6/2018 November | Dezember € 8,90

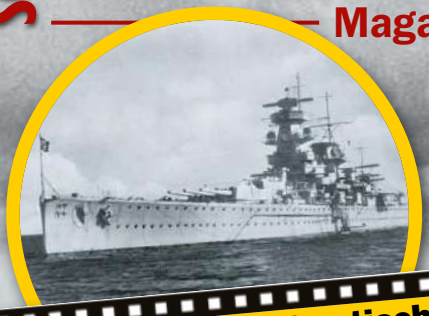
A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

# SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 104

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte



**Graf Spee** So authentisch ist der Kriegsfilm wirklich

# Kreuzer Königsberg

**Kampfstark, schnell, verwundbar**

**Tragisch:** Ein Postdampfer sank im deutschen „Bermudadreieck"

**Yalu 1894:** Japans größter Triumph über China

**U-Boot-Ass:** Wie Schepke an die Spitze der Konvoijäger aufstieg

# Termine und Meer ... im neuen Jahrbuch 2019!

**Jetzt neu am Kiosk!**

Das *Jahrbuch Schiff Classic* bietet einen umfassenden Überblick zu den maritimen Jahrestagen 2019 und exklusive Artikel zu großen Themen der Marinegeschichte.

**Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!**
**Oder online bestellen unter**
**www.schiff-classic.de**

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Liebe Leserinnen und Leser,

vor 100 Jahren ging der Krieg für die Kaiserliche Marine zu Ende. Der immer aussichtlosere Kampf und die Gewissheit der bevorstehenden Niederlage schürten die Friedenssehnsucht der Soldaten in Heer und Marine sowie Unruhen, zu denen die Seekriegsleitung selbst den Hebel umlegte. Der gescheiterte Versuch, mit einem neuen U-Boot-Programm dem Unterwasser-Krieg neue Impulse zu verleihen, führte zu Kompensationsgelüsten in der Marineleitung und der Überlegung, die Großkampfschiffe in einer letzten, großen Operation gegen die Briten einzusetzen.

Die Motivation für diesen ultimativen Kampf sah die Marineführung in der schieren Unmöglichkeit eines schmachvollen Friedens: Die Ehre verbot, des Kaisers schimmernde Wehr tatenlos untergehen zu lassen. Vom militärischen Standpunkt aus war ein solches Unternehmen kurz vor Toresschluss nicht mehr vermittelbar, würde nur unzähligen Seeleuten das Leben nehmen, an den Umständen aber nichts grundsätzlich ändern. Auf den Schiffen Seiner Majestät hatten sich schon im Sommer 1917 Gehorsamsverweigerungen und Hungerstreiks ereignet, die auf die anhaltende Untätigkeit, die schlechten Lebensbedingungen an Bord und schikanöse Maßnahmen der Offiziere durch eklatante Führungsfehler zurückzuführen waren. Ende Oktober 1918 kam es zu offenen Streiks auf den zum Auslaufen bestimmten Schiffen, als die Absicht der Seekriegsleitung zu einer finalen „Todesfahrt“ zu den Mannschaften durchdrang. Das Vorhaben musste schließlich abgebrochen werden.

Die Allmacht des Offizierskorps und des in treuem Glauben an die Obrigkeit erzogenen Unteroffizierstandes war gebrochen, die Vorgesetzten verharrten in einer realitätsfernen Starre. Am 3. November brach die Revolte von Mannschaftsdienstgraden der Kaiserlichen Marine in Kiel offen aus. Trotz ihrer herausragenden und vom Feind hochgeachteten Einzelleistungen stand die Kaiserliche Marine am Ende, 1918, vor dem Nichts. Zwar hatte sie mit ihrer Präsenz in der Nordsee Kräfte gebunden und den eigenen Küstenbereich geschützt sowie die Ostsee für den alliierten Nachschub nach Russland gesperrt, also durchaus strategisch gewirkt. Dennoch lastete auf Hochseeflotte und U-Booten der Vorwurf des völligen Versagens, denn der Seekrieg war konzeptionell gescheitert, von der Marine die Revolte ausgegangen, von ihr der Anstoß zum Umsturz. Mit ihrer Selbstversenkung der in Scapa Flow internierten Flotte am 21. Juni 1919 hatten die Seeoffiziere ein nationales Zeichen gegen die Siegermächte und gleichsam den moralischen Grundstein für den Wiederaufbau einer deutschen Marine setzen wollen.

Doch die erhoffte Wirkung blieb aus. Nach ihrer „Gründung“ im Revolutionsjahr 1848 Wegbereiter der Katastrophe gewesen zu sein, trug die Marine fortan als schwere Hypothek. Dieses Trauma sollte das Selbstverständnis des deutschen Seeoffizierskorps bis 1945 nachhaltig prägen und war ein wichtiger Grund für die sprichwörtliche Nibelungentreue der Kriegsmarine in Hitlers untergehendem „Dritten Reich“.

Ihr

Guntram Schulze-Wegener

**Foto von Anfang November 1918, wenige Tage später war der Erste Weltkrieg beendet**
Foto: Stadtarchiv Kiel, 1.3 Postkartenslg. 46197

**Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur**

# INHALT

**TITELTHEMA**
Untergang in Norwegen 1940
**Leichter Kreuzer *Königsberg*** ..... **12**

**MODERN UND ELEGANT:** Die K-Kreuzer (wie die hier gezeigte *Königsberg*) entsprachen den Vorgaben der Zeit: schnittig und mit neuester Technik ausgestattet. Problemlos waren sie allerdings nicht Foto: picture alliance/arkivi


**DAS BESONDERE BILD**
***USS Pennsylvania*** ..... **6**

**MARITIMES PANORAMA**
**Wissenswertes und Vergnügliches rund um die Seefahrt** ..... **8**

**FILM**
Britisches Schlachtenepos von 1956
***Panzerschiff Graf Spee*** ..... **22**

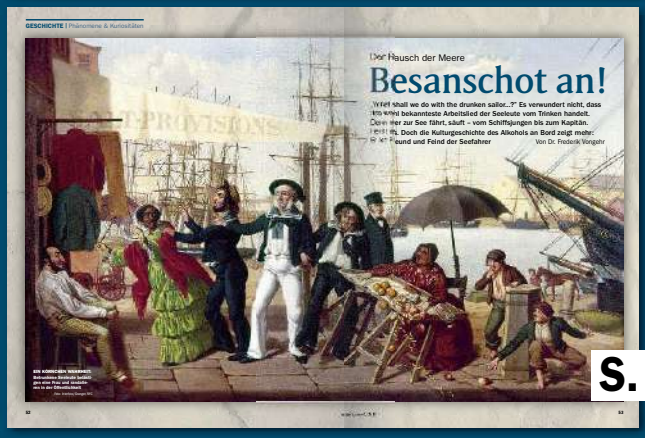
**SPURENSUCHE**
Gesunken vor Kronstadt 1918
**Hilfsschiff *Estebrügge*** ..... **28**

**SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN**
Erfolgreiche U-Boot-Operationen Im Ersten Weltkrieg
**Otto Hersings U 21** ..... **30**

**FASZINATION SCHIFF**
Flensburger Werft baut die *Jenetta*
**Eine Yacht auf Kurs** ..... **38**

**PERSÖNLICHKEITEN**
Legende und Wirklichkeit
**Kapitänleutnant Schepke** ..... **44**

**MODELLBAU**
Maßstab 1:56
**Schnellboot S-38** ..... **50**



Titelthema

**PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN**
Schnaps und Seefahrt – ein unzertrennliches Paar?
**Der Rausch der Meere** ..... 52

**WINKSPRUCH**
Die Seiten der DGSM
**Veranstaltungen im Herbst** ..... 60

**SEESCHLACHTEN & GEFECHTE**
Entscheidung im Gelben Meer
**Japans Sieg am Yalu 1894** ..... 62

**DGZRS – DIE SEENOTRETTER**
Neues Boot der Station Gelting
**Taufe von *Ursula Dettmann*** ..... 70

**WRACKFUND**
Was geschah mit dem Postdampfer *Rex*?
**Schwan der Ostsee** ..... 72

**HISTORISCHE SEEKARTEN**
**Ein „Welttheater“** ..... 80

**RUBRIKEN**
**Museum** ..... 78
**Rätsel** ..... 79
**Vorschau/Impressum** ..... 82


**Titelbild: Der 1925/26 gebaute Leichte Kreuzer *Königsberg* war zunächst im Flottendienst, ab 1936 dann Artillerieschulschiff. 1940 ist er bei Bergen gesunken**

Titelfotos: Archiv Schiff Classic (3), Archiv Gerhard Parchow/Seefahrerhaus Sellin, picture-alliance/CPA Media, picture-alliance/arkivi

# Ein Schlachtschiff auf dem Marsch

## Rückgrat der amerikanischen Marine

Was für ein Foto vom 31. Stock der Whitehall Building in New York: *USS Pennsylvania* (BB 38) dampft am 1. September 1920 flussabwärts, um unter dem Kommandanten Vizeadmiral Henry B. Wilson an einem Manöver der US-Flotte teilzunehmen. Das Schlachtschiff der *Pennsylvania*-Klasse (Schwesterschiff: *USS Arizona*) war 1915 bei Newport Shipbuilding vom Stapel gelaufen und begleitete mit seinen zwölf 35,6-Zentimeter-Geschützen im Dezember 1918 den Truppentransporter *George Washington* mit Präsident Woodrow Wilson an Bord zu den Friedensverhandlungen nach Frankreich. In den 1920er-Jahren durch zahlreiche Flottenübungen stark beansprucht, durchlief *USS Pennsylvania* im Anschluss umfangreiche Auffrischungs- und Modernisierungsprogramme, um 1941 nach Hawaii verlegt zu werden. Sie war eines der ersten Schiffe, das am 7. Dezember 1941 das Feuer auf die angreifenden japanischen Flugzeuge eröffnete, musste aber selbst schwere Schäden hinnehmen. Nach der Teilnahme an der Schlacht um die Aleuten und Okinawa ist das alte Schlachtross der US Navy nach dem Zweiten Weltkrieg als Zielschiff für Atombombentests freigegeben und am 10. Februar 1948 in der Kwajalein-Lagune versenkt worden. *AK*

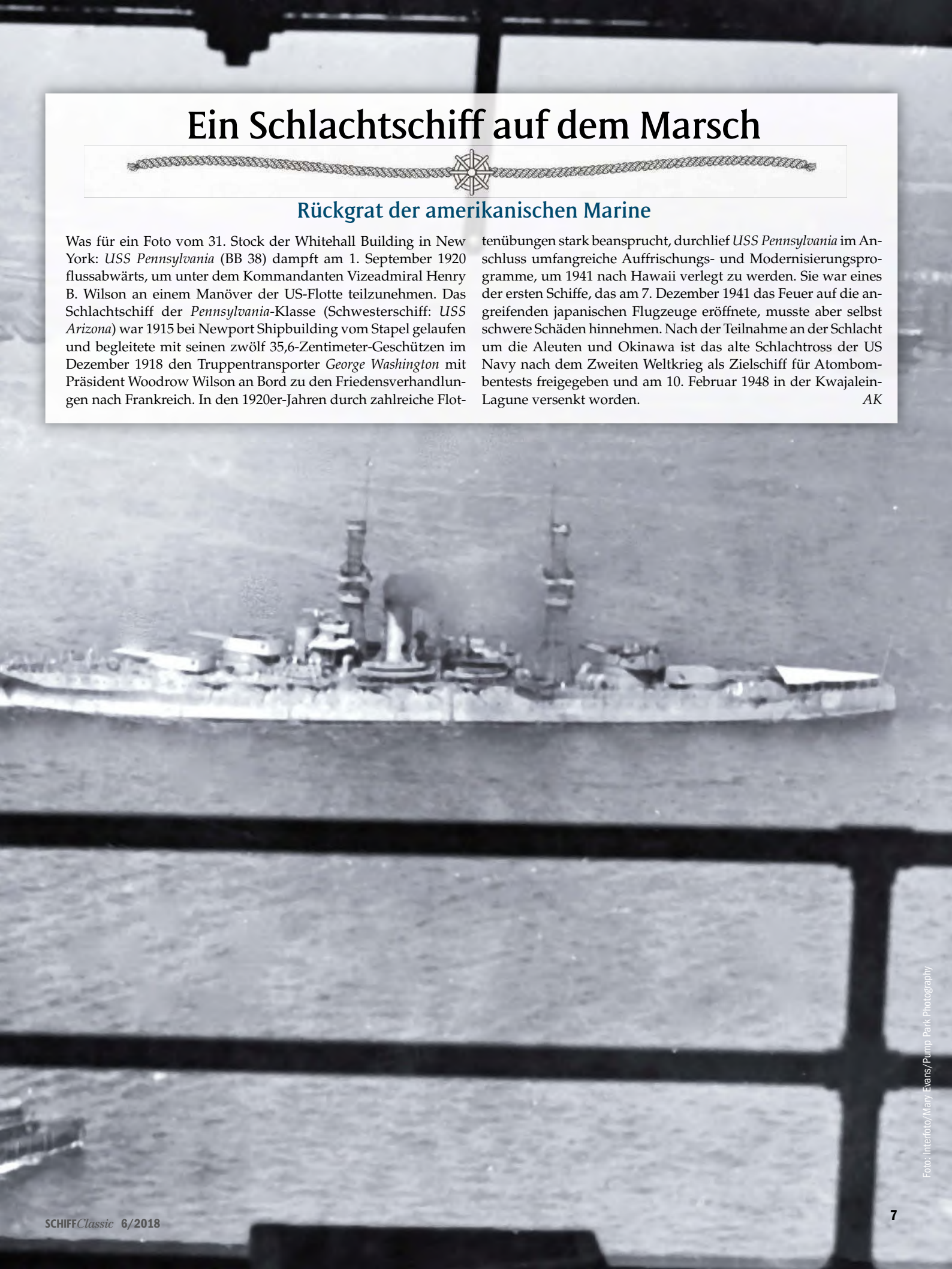


Foto: Interfoto/Mary Evans/Pump Park Photography

Serie Deutsche Schiffe

# Segelkorvette *Amazone*

## Schulschiff der Preußischen Marine

***Amazone* sank 1861 vermutlich in einem Orkan, Gerüchten zufolge könnte sie aber auch von einem Schiff gerammt worden sein**

Weil die Marine Preußens mit dem Kriegsschoner *Stralsund* nur über ein Schiff für die praktische Ausbildung verfügte, beantragte die Schulleitung 1821 den Bau eines regelrechten Schulschiffes. Aber erst 20 Jahre später gab König Friedrich Wilhelm IV. eine „Übungskorvette für künftige Seeschiffer" in Auftrag, Bauwerft war Carmesin in Grabow. Der Berliner Bildhauer August Kiß sollte die Galionsfigur anfertigen und wählte den Kopf einer Amazone. Der König bestimmte, das im Mai 1844 in Dienst gestellte Schiff als Kriegsschiff auszurüsten: anfangs zwei 24- und zwölf 18-Pfünder, ab 1848 jeweils vier 18- und 24-Pfünder. Bei einer Länge von 33,49 Meter, einer Breite von 8,99 Meter und einem Tiefgang von 3,14 Meter waren 145 Mann Besatzung vorgesehen.

*Amazone* absolvierte drei erfolgreiche Ausbildungsreisen, die dritte führte sie ins Mittelmeer, wo wertvolle Erfahrungen für die Organisation gesammelt wurden: So erhielten die Offiziere militärische Dienstgrade und Festanstellungen. Bei Kriegsbeginn gegen Dänemark ist die Segelkorvette offiziell in die preußische Kriegsmarine überführt worden. Sie unternahm 1858 in der Ostsee, Nordsee und in der Biskaya die erste strategische Verbandsübung der preußischen Marine im Atlantik. *Amazone* geriet im November 1861 vermutlich in einen Orkan vor der holländischen Küste, bei dem Unglück verlor die Marine mehrere Jahrgänge ihres Seekadetten-Nachwuchses. *AK*

Foto: Sammlung GSW

Wrackfund

# *Pionier* entdeckt

## Der deutsche Truppentransporter war 1940 versenkt worden

Etwa 15 Seemeilen von Skagen entfernt haben Experten des Seekriegsmuseums Jütland in 177 Meter Tiefe im Skagerrak den deutschen Truppentransporter *Pionier* gefunden. Am 2. September 1940 befand sich das Schiff (3.624 BRT) auf dem Weg von Frederikshavn in Dänemark nach Frederiksstad in Norwegen, als es von dem britischen U-Boot *Sturgeon* (73 S) torpediert und regelrecht auseinandergerissen wurde. Bei dem Angriff kamen von 823 Frauen und Männern an Bord 338 ums Leben.

Da viele der Toten noch in dem Wrack vermutet werden, ist es rechtlich als Kriegsgrab zu klassifizieren und wird daher nicht geborgen werden. Die *Pionier* war 1933 als Kühlschiff gebaut worden. *GSW*

**Signale an einen im Geleit fahrenden deutschen Truppentransporter**

Foto: picture-alliance/akg-images

**Der beliebte Showmaster liebte die Seefahrt und war begeisterter Segler**

Foto: picture-alliance/United Archives/Schweigmann

Brauchtum

# Rees an Backbord!

## Sonntag-Nachmittag auf Schiffen

Ob wahr oder nicht, ist nicht von Bedeutung. Hauptsache, man pflegt ein gemeinsames, locker-fröhliches Miteinander

Der Sonntag begann an Bord von Schiffen der Kaiserlichen Marine recht eigentlich erst nach Mittag. Dann holten die einen ihre Netzhängematten aus der Seekiste, um noch ein Nickerchen zu machen, andere setzten sich an die Back, die sonntags aufgeschlagen blieb, um endlich den Brief nach Hause oder an die Liebste zu schreiben. Man traf sich zum Skat mit den Kameraden, zum Turnen oder Singen. Unbekannt ist hingegen, dass sich auch Landmannschaften zusammentaten, um sich in ihrem Dialekt auszutauschen – Bayern, Sachsen, Hessen, Ostpreußen, Rheinländer...

„Rees an Backbord" war allseits beliebt. Und weil es dabei zuweilen laut zuging, setzte man sich nicht an die „feine" Steuerbordseite, wo sich die Kommandanten-Kajüte befand und Ruhe zu herrschen hatte, sondern versammelte sich entweder auf dem Vorschiff oder eben an der Backbordseite. Hier wurde „gereest", also erzählt. Jedes Besatzungsmitglied konnte sich daran beteiligen, weswegen die muntere Plauderei in Anlehnung an den Kutterrace, dem wettkampfmäßigen Kutterpullen für jedermann, als „Rees" bezeichnet wurde. Meist bestimmten die Bordälteren den Ablauf, da sie von ihren Erlebnisse und Erfahrungen zu berichten wussten. Das Foto zeigt ein „Rees" auf dem Vorschiff von *SMS Kaiser Friedrich III.*, dem auch Unteroffiziere beiwohnen, erkennbar an blauem Hemd und weißer Hose. *AK*

**Nicht nur bei Kälte ein Genuss (was bereits die Wikinger wussten): Lauchsuppe**

Aus der Kombüse

# Heute: Lauchsuppe und Kohltopf

Wenn es draußen ungemütlich wird, sind von innen wärmende Speisen höchst willkommen. Weißkohl und Lauch eignen sich vorzüglich dafür, die bereits die Wikinger kannten und schätzten. Ausgrabungen von Oseberg und Haithabu belegen die Verwendung von Kohl, Haselnüssen, Erbsen, Pflaumen, Kümmel, Senf, Meerrettich und Lauch. Zunächst zur Lauchsuppe: Die Stange in Fleischbrühe weichkochen, mit Salz und Pfeffer abschmecken, Eier und Sahne in die Suppe einrühren, mit Petersilie bestreuen – fertig! Und für den Kohltopf zerlassen Sie Butter in einer feuerfesten Pfanne und schichten den Weißkohl mit Kümmel, Pfeffer, Apfelscheiben und Dickmilch. Dann lassen Sie das Ganze bei mittlerer Hitze etwa eine Stunde garen. Für gewöhnlich wird an dieser Stelle immer Wein als passendes Getränk empfohlen. Diesmal nicht. Reichen Sie am besten Bier dazu, starkes Bier. Denn „je größer der Herr, desto stärker sein Bier" – wussten bekanntlich schon die nordgermanischen Seefahrer. Guten Appetit! *GSW*

**Zutaten (für 4 Personen)**

*Lauchsuppe*
*1 kg Lauch (in 2-cm-Stücke geschnitten)*
*1 ¼ l Fleischbrühe*
*1/8 l Sahne*
*2 Eier*
*Salz, Pfeffer, Petersilie*
*Kohltopf*
*1 kg Weißkohl (gehobelt)*
*250 g Äpfel (Boskop, in Scheiben)*
*Pfeffer, Kümmel*
*½ l Skyr (Dickmilch mit Salz)*
*2 EL Butter*

Foto: picture-alliance/FoodCollection

# Hätten Sie's gewusst?

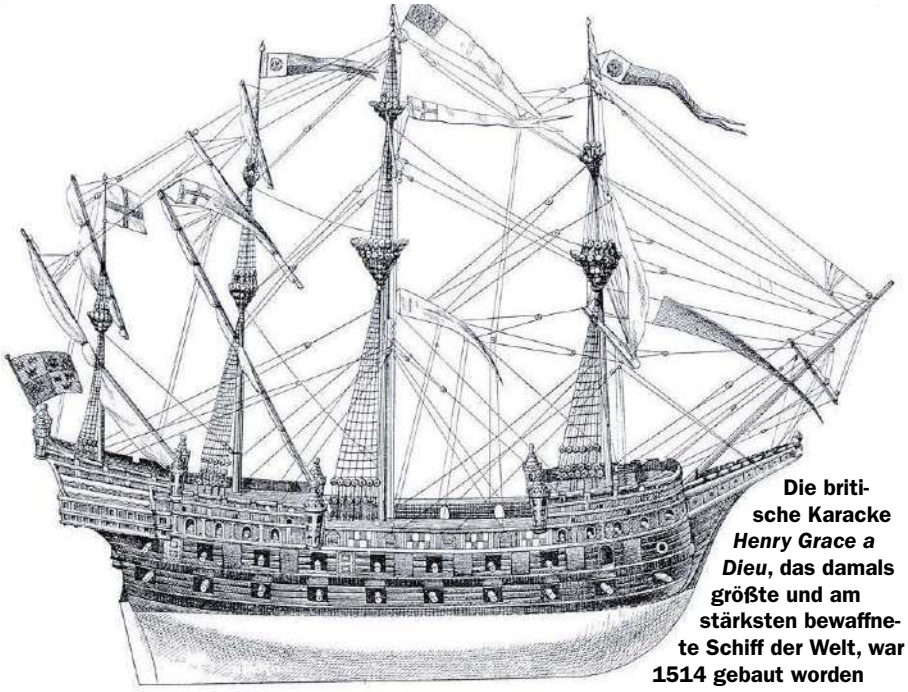
**Der Mangel an Bäumen** führte an der irischen Westküste schon früh zur Entwicklung von Booten aus Tierhäuten.

**Die Erfindung der Stückpforte** um 1500 ermöglichte es, Schiffe mit sehr viel schwereren Kanonen zu bestücken, ohne sie hoch im Rumpf zu platzieren und damit die Stabilität zu gefährden.

**Die Schlachtschiffe** *Arkansas* (1910 auf Kiel gelegt) und *Wyoming* waren die größten, die bis dahin für die US Navy gebaut worden waren.

**Britische und amerikanische Schifffahrtsgesellschaften** fuhren ab 1958 erstmals mit standardisierten Containern.

**Eine Passage** durch den 44 Seemeilen langen Panama-Kanal dauert 14 bis 16 Stunden. Der Kanal war am 15. August 1914 eröffnet worden und verbindet Atlantik und Pazifik.



**Die britische Karacke *Henry Grace a Dieu*, das damals größte und am stärksten bewaffnete Schiff der Welt, war 1514 gebaut worden**

Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

Deutsche Marine

# War es Mord?

## Neue Spur im Fall Jenny Böken

Vor zehn Jahren stürzte die Kadettin von Bord der *Gorch Fock* in den Tod. Seither ist die offizielle Lesart: „tragisches Unglück". Doch daran könnte sich jetzt etwas ändern. Vor Kurzem habe sich ein Zeuge bei der Familie gemeldet und laut Westdeutschem Rundfunk (WDR) die eidesstattliche Versicherung abgegeben, dass sich unmittelbar an Bord ein Geschehen ereignet hätte. Der Anwalt der Familie sprach davon, dass die Zeugenaussage mindestens den Verdacht des Totschlags rechtfertige. Das bedeutet, dass auch Mord nicht auszuschließen ist. Die Untersuchungen dauern an. *AK*

**Die Kadettin Jenny Böken auf dem Schulschiff *Gorch Fock***

Foto: picture-alliance

Buchtipps

# Volksmarine

## Aufzeichnungen aus erster Hand

Hendrik Born weiß, wovon er schreibt, denn er war 1989 Chef der Volksmarine, für deren Erhalt sich der Vizeadmiral leidenschaftlich einsetzte. Vergebens: Am 2. Oktober 1990 ist die Dienstflagge eingeholt worden. Born lässt seine Zeit in der Volksmarine und seinen persönlichen Neustart nach dem Mauerfall Revue passieren, woraus ein spannendes, unterhaltsames Stück Zeitgeschichte entstanden ist – mit einem Schuss Ironie und einem Vorwort des Stellvertretenden Inspekteurs der Marine Vizeadmiral Rainer Brinkmann.

**Born, Hendrik: *Es kommt alles ganz anders.* Erinnerungen eines Zeitzeugen an die Volksmarine der DDR und das Leben danach, 300 Seiten, Hamburg 2018, 19,95 Euro**

Foto: Mittler-Verlag

# Festung Borkum

## Ein weitgehend unbekanntes Kapitel der Marinegeschichte

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts rückte die Nordseeinsel Borkum immer stärker in das Gesichtsfeld der Politik. Kaiser Wilhelm II. befahl schließlich den militärischen Ausbau, um den Flottenstützpunkt Emden zu decken und die auslaufenden Schiffen zu schützen. Auch im Zweiten Weltkrieg und danach für die Bundesmarine war Borkum von strategischer Bedeutung. Die Geschichte der Festung arbeitet der Autor, Archivar des Borkumer Heimatvereins, kenntnisreich auf.

**Apfeld, Volker: *Borkum – Festung im Meer*. 160 Seiten, 3. Auflage, Hamburg 2018, 19,90 Euro**

Foto: Verlag Rumeln Maritim

Foto: picture-alliance/blickwinkel/K. Wothe

**Hier braut sich was zusammen: raue See vor Kap Hoorn, dem südlichsten Punkt Südamerikas**

Seemannsgarn

# Schreckensorte

## Wahrheit und Legende schwieriger Gewässer

Besondere Örtlichkeiten erforderten (und erfordern) besondere Vorsicht. Nicht von ungefähr wird die Nordsee von Seeleuten gern in „Mordsee“ umgetauft, und dass man Kap Hoorn alles mögliche Böse, aber nichts Gutes zutraut, ist hinlänglich bekannt. Wer es geschafft hat, Kap Hoorn schadlos zu umfahren, durfte sich an Land herausnehmen, was ansonsten Anstand und Sitte verboten. Und das andere Kap? Das Kap der Guten Hoffnung hieß nicht immer so vielversprechend: Treffender war Kap der Stürme, da sich hier zuweilen alles zusammenbraute, was der Himmel zu bieten hatte. Auch die Bab al-Mandab-Straße, die das Rote Meer mit dem Golf von Aden verbindet, hat unter Kennern die wenig schmeichelhafte Bezeichnung „Tor der Gefahr“. Aber nichts Übersinnliches ist der Grund für diese Beinamen oder Umdeutungen, sondern die beständigen Gefahren des Klimas, die an diesen Stellen lauern. Was dann mehr oder minder bewusste Übertreibungen oder wetterbedingte Normalität ist, liegt ganz im Auge des Betrachters. *AK*

## Briefe an die Redaktion

***Duell im Atlantik, Schiff Classic 5-2018***

Vorbild für den Film war U 405 (Korvettenkapitän Peter Hopman), das sich mit einem US-Zerstörer angelegt hatte. Die Familie war später in die Dreharbeiten involviert. Ich kenne den Sohn und habe das für ihn später recherchiert

*Prof. Dr. Michael Epkenhans, Bardowick*

***Globale Dimensionen, Schiff Classic 5-2018***

Auch diese Ausgabe ist wieder ein echter Lesespaß – vielen Dank dafür! Im Artikel „Globale Dimensionen“ haben sie auf S. 38 oben allerdings einen „Bock“ geschossen, denn der dort abgebildete Schnelldampfer *Kaiser Wilhelm II* war ein Aushängeschild des Norddeutschen Lloyd und passt nicht zur Bildunterschrift über Albert Ballin und die HAPAG! Hier wäre ein Bild der *Imperator* oder *Vaterland* besser gewesen. Ansonsten freue ich mich schon auf das Jahrbuch, eine sehr schöne Idee! Weiterhin viel Erfolg für die gelungene Zeitschrift!

*Gerd Sander-Nather, per Mail*

***Admiral Chester Nimitz, Schiff Classic 5-2018***

Vorab: Ihr Magazin ist eines der Besten, das ich im deutschsprachigen Raum kenne.

Der Autor schreibt, dass Admiral Nimitz keine Erfahrung mit Carriern hatte. Hierzu möchte ich klarstellen, dass Nimitz bereits im Jahr 1924 die klassische Formation der CVBG (Carrier Vessel Battle Group) mit dem Träger in der Mitte und unterstützenden Einheiten für Träger adaptierte, da nur so gewährleistet war, dass diese Einheiten einander gegenseitig unterstützen konnten. Richtig ist, dass Nimitz kein eigenes Trägerkommando hatte.

*Hartmut Gaedecke, per Mail*

***Richtigstellungen, Schiff Classic 5-2018:***

*„Gauss und Arctic“ – Wolfgang Opel ist der Autor des Artikels, nicht Mechtild Opel (immerhin bleibt es in der Familie). „Admiral Chester Nimitz“: Der Friedensvertrag mit Japan wurde am 2. September und nicht am 5. Oktober 1945 unterzeichnet*

***Schreiben Sie an:***
redaktion@schiff-classic.de
***oder:*** *Schiff Classic*,
Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

## 5 kurze Fakten

**ZEIT:** 1927–1940

**EINSÄTZE:**
**im Frieden:** Ostsee, Nordsee, Atlantik, Pazifik
**im Krieg:** Ostsee, Nordsee

**GRUND:** Offensive Kriegführung

**GEGNER:** (Frankreich, Polen), Großbritannien

**EREIGNIS:** Aufbau der Marine, Zweiter Weltkrieg

**VOLLE STEUERBORDANSICHT:** ***Königsberg*** **auf Reede nach ihrem erneuten Umbau 1936 mit achterem Stengenmast**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Einsatz in Reichs- und Kriegsmarine

# Leichter Kreuzer Königsberg

**Mit dem Bau von Kreuzern der sogenannten K-Klasse beschritt die Reichsmarine neue Wege. Neben zahlreichen technischen Innovationen waren *Königsberg*, *Köln* und *Karlsruhe* aber nicht unproblematisch. Wir nehmen die *Königsberg* genau unter die Lupe**

**Von Dr. Guntram Schulze-Wegener**

Der Versailler Vertrag, von vielen Zeitgenossen und auch Marineangehörigen als Schanddiktat begriffen, hatte der Reichsmarine so enge Grenzen gesetzt, dass ein zukunftsfähiger Wiederaufbau unmöglich schien. Artikel 181 billigte der deutschen Marine lediglich 15.000 Mann sowie sechs alte Linienschiffe, sechs Kleine Kreuzer, zwölf Zerstörer und zwölf Torpedoboote zu. Neubauten waren nach 20 beziehungsweise 15 Jahren gestattet, Unterseeboote generell verboten.

Bei diesen Voraussetzungen schuf sich die Marine bei Unterlaufen der Vertragsbestimmungen nach und nach Freiräume, um dem eigenen Selbstverständnis einer Flotte von gewissem Rang gerecht zu werden. Man darf nicht vergessen, dass die führenden Offiziere in der wilhelminischen Ära unter Admiral Alfred von Tirpitz groß geworden und in den Krieg gezogen waren, um auf den Schiffen Seiner Kaiserlichen Majestät in der zweitgrößten Flotte der Welt um die Vorherrschaft zu kämpfen.

Nun auf eine belanglose Randmarine zurückgeschrumpft, hatten die meisten Marineoffiziere Anfang der 1920er-Jahre ein

nachvollziehbares Problem mit dem eigenen Selbstverständnis, das aus höchsten Höhen in die tiefsten Niederungen gefallen war. So leistete man unter anderem Dienst auf hoffnungslos veralteten Kreuzern. Die Marineleitung unter Admiral Hans Zenker strebte zwar beispielsweise die Verwendung demontierter Teile auf den Schiffen an, um einen Modernisierungsschub zu erreichen, wurde von der alliierten Kontrollkommission aber in ihre Schranken gewiesen.

Trotz erheblicher finanzieller Schieflagen gelang 1921 mit dem Kreuzer A, später *Emden*, ein halbwegs moderner Neubau, der allerdings erst 1925 in Dienst gestellt wurde und als Auslandskreuzer zum Einsatz kam. Als sich der Haushalt einigermaßen stabilisierte, setzte die Marine im Reichstag ohne weitere Schwierigkeiten zwölf Torpedoboote und einige Kleine Kreuzer durch.

Als sie allerdings 1927 die veralteten und den Vorgaben des Versailler Vertrages gemäß neu zu bauenden Linienschiffe durch einen einzigen 10.000-Tonner ersetzen wollte, geriet sie mit dem Reichstag aneinander, der sich eventuellen neuen maritimen Ansprüchen entgegenstellte.

Schließlich setzte man mit dem „Kleinen Schlachtkreuzer" (Panzerschiff A), der schneller als die starken und stärker als die schnellen Schiffe des angenommenen französischen (Atlantik) und polnischen (Ostsee) Gegners war, eindeutige Zeichen: Er stand für den Willen, sich künftig nicht nur mit Küstenschutz zu begnügen, sondern eine politische Machtposition einzunehmen.

## Neue Flottentaktik

In diesen Zusammenhang fielen die vertraglich absolut regelgerechten Ersatzbauten für die alten Kreuzer, die ab 1925 in Auftrag gegeben werden konnten. Die neuen Kreuzer der K-Klasse – benannt nach Städten mit dem Anfangsbuchstaben „K" – *Königsberg*, *Köln* und *Karlsruhe* gingen nach neuesten Plänen und unter Anwendung moderner Fertigungsverfahren in Bau.

So sparte man beispielsweise durch das allgemein noch unübliche Schweißen anstelle des Nietens erheblich an Gewicht, was der Geschwindigkeit und der Bewaffnung (Hauptartillerie 9 x 15-Zentimeter L/60) zugutekam – gerade im Blick auf die als Gegner angenommenen französischen Kreuzer der *Duguay-Trouin*-Klasse war das von einiger Bedeutung. Diese hatten ein 15-Zentimeter-Geschütz weniger und besaßen überdies einen nur mäßigen Panzerschutz, so dass bei einem direkten Kräftemessen für die K-Kreuzer artilleristisch gute Aussichten auf Erfolg bestanden – aber nur unter der Voraussetzung günstiger Wetter- und Gewässerbedingungen. Dazu weiter unten. Geschwindigkeit und Beweglichkeit, wie sie auch das Panzerschiff A vereinigten, waren zunächst die entscheidenden Merkmale der seit 1928 unter Admiral Erich Raeder herausgebildeten neuen Flottentaktik. In Linie fahrende große und schwerfällige Formationen gehörten endgültig der Vergangenheit an. Die bewegliche Taktik trat an die Stelle der Zusammenballung von Geschwadern.

So entstand die sogenannte Kampfgruppentaktik mit Schiffen und Fahrzeugen, die sich in ihren Eigenschaften perfekt ergänzten, also etwa ein Panzerschiff mit mehreren Kreuzern und einer Anzahl von Zerstörern sowie kleineren Einheiten. Eine solche Kampfgruppe war äußerst mobil, korrespondierte mit dem beginnenden Aufbau der Seeluftwaffe und konnte selbstständig durch den Flottenchef geführt werden.

Bei dieser Taktik stand der Gedanke an eine Auseinandersetzung mit Frankreich und Polen im Vordergrund, bei der man bei Bedarf die Schiffe schnell in andere Seegebiete hätte verlegen können. Die Royal Navy hingegen schied (noch) als Gegner aus. „Ein

**IM ENTSTEHEN: Der Rumpf wird im Bauhafen der Marinewerft Wilhelmshaven von Schleppern aufgenommen und an seinen Liegeplatz geschleppt**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

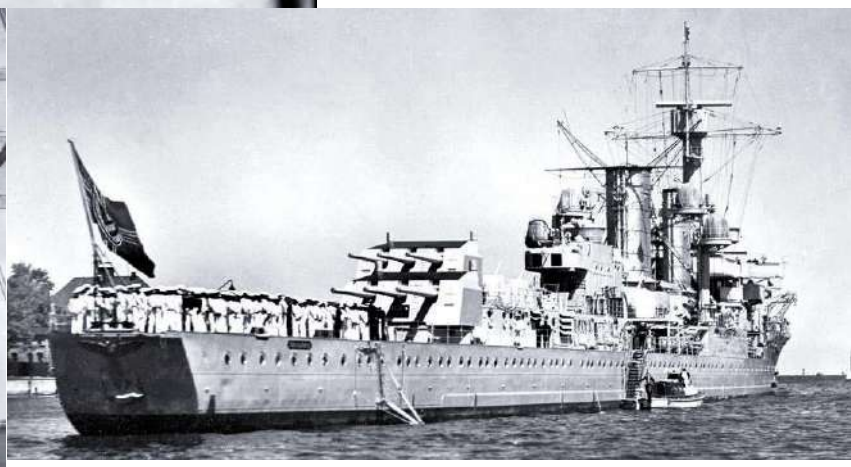
**WÜRDIGE ZEREMONIE: Taufe und Stapellauf am 26. März 1927 in Wilhelmshaven. Taufpatin war die Gattin von Fregattenkapitän Max Looff, der als Kommandant des Kleinen Kreuzers *Königsberg I.* am 11. Juli 1915 in auswegloser Lage befohlen hatte, das Schiff zu versenken**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

# Auslandsfahrten zeigten Schwächen der Konstruktion

**BESATZUNG ANGETRETEN:** **Die *Königsberg* war kurz vor Kriegsausbruch noch als Versuchsschiff für das neue Funkmess-Ortungsverfahren eingesetzt**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



**BLICK NACH STEUERBORD ACHTERN:** **Scheinwerferpodeste und Katapult für ein Bordflugzeug vom Typ He 60, die 15-Zentimeter-Drillingstürme sind nach steuerbord geschwenkt**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Kampf mit der englischen Flotte wäre selbst nach Fertigstellung der Panzerschiffe völlig utopisch gewesen und ist von niemand in Betracht gezogen worden“ (Erich Raeder).

In der Reichsmarinewerft Wilhelmshaven mit der Baunummer 108 am 12. April 1926 auf Kiel gelegt (als auch die ersten neuen Torpedoboote in Produktion gingen), ist die *Königsberg* ein Jahr später vom Stapel gelaufen und 1929 in Dienst gestellt worden. Ihre ersten Auslandsfahrten in den 1930er-Jahren zeigten jedoch, dass sich die bewusst knapp bemessenen Materialstärken gerade bei schwerer See rächten.

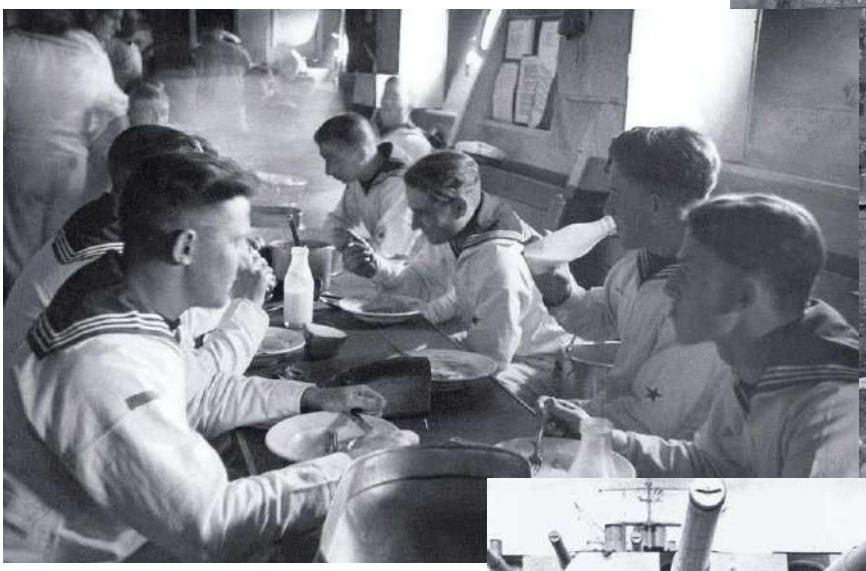
Das Schwesterschiff *Karlsruhe* traf es besonders hart. Sie hatte im Frühjahr 1934 im Pazifik in einem Orkan massive Beschädigungen hinnehmen und außer der Reihe San Diego an der US-Westküste anlaufen müssen, um Notreparaturen durchzuführen. Diese Materialschwächen traten auch während der Einsätze der K-Kreuzer im Spanischen Bürgerkrieg zutage.

## Materialschäden

Die *Königsberg* war von November 1936 bis Januar 1937 zur Küstenüberwachung Spaniens befohlen, und beim Passieren der stürmischen Biskaya wurden die Schwächen deutlich: Das als Novum gefeierte elektrische Schweißen sparte zwar an Gewicht, wie oben bereits erwähnt, was das Schiff schneller und beweglicher machte, führte aber auch dazu, dass die Längsfestigkeit erheblich litt.

Anders gesagt: Bei starker Beanspruchung, etwa durch zu großen Winddruck oder querlaufende See, legte sich das Schiff leicht über, so dass die volle Einsatzfähigkeit der Geschützplattformen nicht mehr gegeben war. Unter diesen Verhältnissen würde

# Die Vorzüge der Königsberg wurden infrage gestellt



**AUSBILDUNG: Mannschaftsmesse auf dem Leichten Kreuzer, den die Marineführung ursprünglich für den Handelskrieg im Atlantik vorgesehen hatte** Foto: Interfoto/Marz

**BORDTRADITION: Unverkennbares Maskottchen war ein (junger) Schwarzbär, dessen Verbleib ungeklärt ist** Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

ein gezieltes Schießen beispielsweise gegen den direkten französischen Kreuzer-Gegner der *Duguay-Trouin*-Klasse außerordentlich problematisch und die Vorteile der artilleristischen Überlegenheit durch ein zusätzliches Geschütz nicht mehr ausschlaggebend sein. Die französischen Kreuzer hatten, weil sie konstruktionsmäßig viel ruhiger lagen, beim gezielten Schuss höhere Trefferchancen als die deutschen.

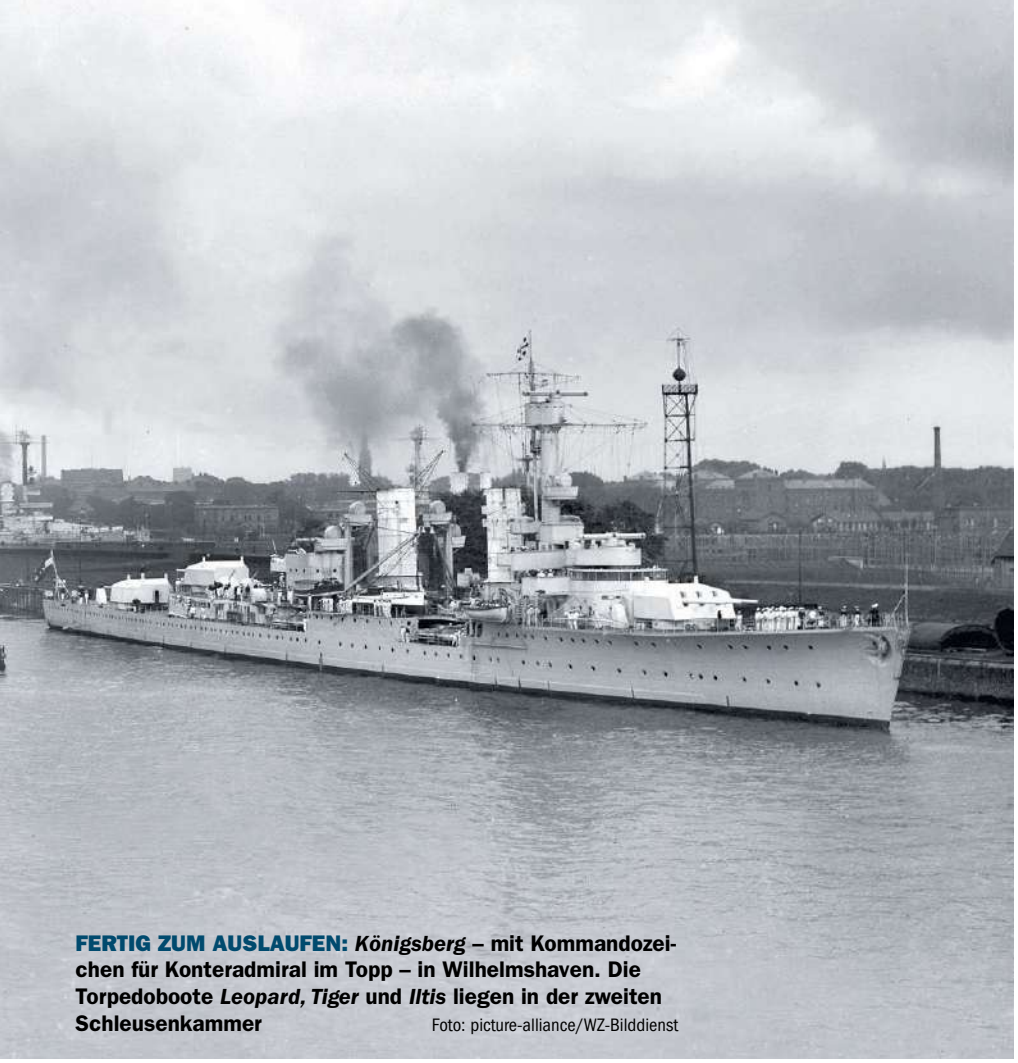
## Keine Atlantik-Tauglichkeit

Bei einer Beschädigung hätte die Königsberg das Gefecht vermutlich abbrechen müssen, da ihre Seefähigkeit verloren zu gehen drohte. Unter diesen Umständen mussten letztlich all die Vorzüge des Kreuzers und sein modernes Design infrage gestellt werden.

Den Konstrukteuren und Ingenieuren waren die im Lauf der Manöver-Einsätze erkannten Mängel hingegen nicht anzulasten, da sie konstruktionsmäßig das Maximale herausgeholt hatten, was angesichts der zum Zeitpunkt von Planung und Entstehung der Kreuzer unumgänglichen Beschränkungen überhaupt möglich gewesen war.

Die vermeintlich modernsten Kreuzer ihrer Zeit, unter ihnen die *Königsberg*, schienen in Wirklichkeit für den Kriegseinsatz nur bedingt tauglich und für einen möglichen Handelskrieg im Atlantik überhaupt nicht geeignet zu sein. Die Marineführung entschied sich daher dafür, sie (im Frieden) als Ausbildungs- und Schulschiff zu verwenden. In den sparsam gehaltenen Wohnverhältnissen an Bord der K-Kreuzer haben daraufhin tausende Marineangehörige und künftige Marineoffiziere bei Ausbildungsfahrten die Welt kennengelernt.

Ungeachtet der Konstruktionsfehler erhielt die *Königsberg* in den Folgejahren immer mehr Einbauten wie Vorrichtungen zum Betrieb von Bordflugzeugen (zwei Heinkel He 60), neue Flugabwehrwaffen (ab 1934 acht 3,7-Zentimeter-Flak in Doppellafetten und vier 2-Zentimeter-Flak in Einzellafetten), neue Feuerleitgeräte und Torpedorohre (anfangs 50 Zentimeter Durchmesser, ab



**FERTIG ZUM AUSLAUFEN:** ***Königsberg*** **– mit Kommandozeichen für Konteradmiral im Topp – in Wilhelmshaven. Die Torpedoboote *Leopard*, *Tiger* und *Iltis* liegen in der zweiten Schleusenkammer** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

eingebaut wurden, da man sie zum Heben der Beiboote benötigte. Der allgemeinen Konfusion wollte die Marineführung Herr werden, indem sie für die drei Kreuzer Umbaupläne festlegte mit dem Ziel den Schiffskörper zu verbreitern und dadurch die notwendige Stabilität zu erreichen ohne den Kampfwert zu vermindern. Außerdem sollte die Lebensdauer der K-Kreuzer um etwa zehn Jahre verlängert werden.

## Umbau-Maßnahmen

Für die *Königsberg* war der Umbaubeginn bei den Howaldtswerken Kiel für September 1940 vorgesehen, doch die forcierte Flottenaufrüstung am Vorabend des Zweiten Weltkriegs nahm die wenigen vorhandenen Werften derart in Anspruch, dass mit den Arbeiten erst ein halbes Jahr später begonnen werden sollte. Nach einer allgemeinen Bestandsaufnahme hätte der Eingriff dann vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1941 gedauert und der Kreuzer ab 1. April 1942 wieder zur Verfügung gestanden.

Zunächst verlief alles wie vorgesehen. Nach dem Beschluss der Marineführung gehörte die *Königsberg* 1937 zu den ersten drei Schiffen der Kriegsmarine, die das Funkmess-Ortungsverfahren erprobten. Dazu hatte man dicht vor ihrem Röhrenmast auf dem Brückendeck ein kleines, kastenförmi-

1934 erweiterte 53,3 Zentimeter), Scheinwerfer-Stabilisierungen, Ölheizung, stärkere Kabel, einen neuen Mast und schließlich einen vergrößerten Stand auf dem achteren Aufbaudeck. Insgesamt ein Gewichtszuwachs von über 23.600 Kilogramm, welcher der Festigkeit des Schiffes kaum zuträglich war.

Folgerichtig entstanden kleine Risse und Brüche vor allem in den Aufbauten, aber auch am Schiffskörper selbst, die man ausbessern mussten. Um künftig ähnliche oder noch stärkere Schäden zu vermeiden, sollten die im Mittelschiff platzierten Brennstoffzellen nicht als erste geleert werden. Dadurch vermied man eine zu große Last auf dem Vor- und Achterschiff, die dann absacken und das Mittelschiff nach oben drücken würden, was Schadstellen verursacht und die Stabilität weiter beeinträchtigt hätte.

Darüber hinaus erging Befehl, den Brennstoffverbrauch zu drosseln: Je weniger Brennstoff in Zellen und Bunkern mitgeführt wurde, desto besser die Standfestigkeit des Schiffes. Aber die Belastung der K-Kreuzer blieb hoch.

Zur Entlastung nahm man bei der *Köln* beispielsweise die erst kürzlich eingebrachten Ausrüstungsteile wieder heraus und verzichtete Ende 1937 auf die Vorrichtungen für die Bordflugzeuge, die bald darauf wieder

**DAS ENDE** Weserübung 1940

Grafik: Anneli Nau

**ÄHNLICHES SCHICKSAL:** **Die *Karlsruhe* war auf ihrem Rückmarsch vom Unternehmen „Weserübung“ am 9. April 1940 von einem britischen U-Boot so schwer beschädigt worden, dass sie aufgegeben und vom Torpedoboot *Greif* versenkt werden musste** Foto: picture-alliance/akg-images

**VERHEERENDER LUFTANGRIFF:** **Nach der Bombardierung am 10. April 1940 brachen Feuer aus, die *Königsberg* hatte schnell Schlagseite nach Backbord**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

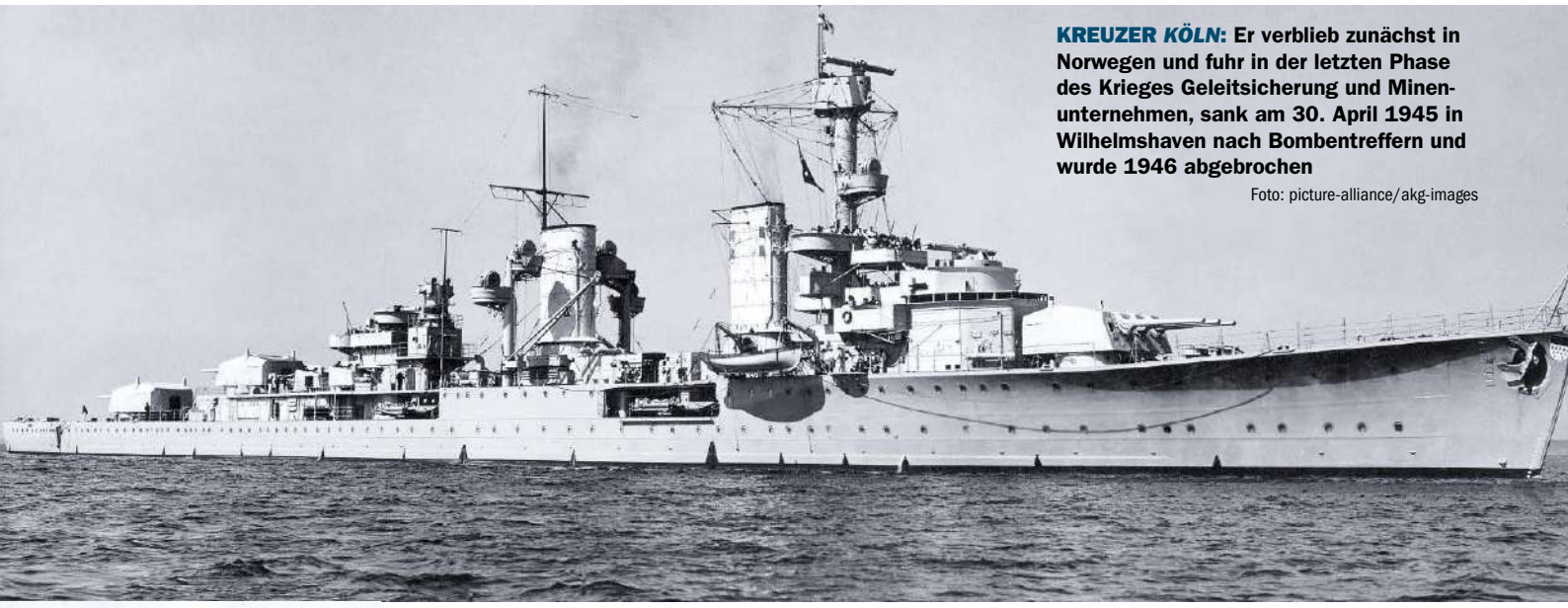
ges Deckshaus errichtet, an dessen Vorderseite das „Deutsche Technische Gerät“, kurz „DeTe-Antenne“ installiert war. Die *Königsberg* diente jedoch lediglich als Versuchsschiff, kurz vor Kriegsbeginn ließ man die Einrichtung wieder ausbauen.

Anfang September 1939 wurde die *Königsberg* dem Verband der Aufklärungsstreitkräfte beziehungsweise den Ostseestreitkräften unterstellt, verlegte nach Wilhelmshaven und beteiligte sich nach der Kriegserklärung Großbritanniens und Frankreichs an das Deutsche Reich am Auslegen der „Westwall“-Minensperren in der Deutschen Bucht. Ende des Monats machte der Kreuzer wieder in der Deutschen Bucht fest, nahm im Spätherbst an Verbandsübungen teil und fuhr Ende November 1939 zurück in die Nordsee. Im April 1940 schlug die große Stunde: Das Unternehmen „Weserübung“ zur Besetzung Norwegens und Dänemarks begann. In der Nacht zum 8. April lief die *Königsberg* im Verband der Kriegsschiffgruppe 3 unter Konteradmiral Hubert Schmundt mit dem Leichten Kreuzer *Köln*, dem Artillerieschulschiff *Bremse*, den Torpedobooten *Leopard* und *Wolf* sowie der 1. Schnellbootflottille (fünf Boote) mit dem Begleitschiff *Carl Peters* aus und stieß trotz Widerstands durch die südliche Zufahrt Richtung Bergen vor.

**Lage Bergen: Kreuzer „Königsberg“ (beschädigt), „Bremse“ (beschädigt), „Carl Peters“ und S-Flottille bleiben im Hafen. Schiff mit Minen eingetroffen. Drei Batterien heute abend eingeschränkt schußklar. B.d.A. beabsichtigt, mit „Köln“ und Torpedoboote heute abend auszulaufen.**

Aus dem Vortrag des Ob.d.M. Großadmiral Raeder vor Hitler am 10. April 1940, mittags

Einen Tag später blieb die *Königsberg* zwecks Ausschiffung von Stoßtrupps etwas zurück, während der Hauptverband nach Bergen weiterlief, und erhielt beim Durchbruch zum Operationsziel zwei 21-Zentimeter-Treffer der vorgeschobenen Küsten-Batterie Kvarven, wodurch die Maschinenleistung auf nur noch 27 Knoten absackte. Dennoch konnte die *Königsberg* am selben



**KREUZER *KÖLN*:** **Er verblieb zunächst in Norwegen und fuhr in der letzten Phase des Krieges Geleitsicherung und Minenunternehmen, sank am 30. April 1945 in Wilhelmshaven nach Bombentreffern und wurde 1946 abgebrochen**

Foto: picture-alliance/akg-images

# Alle Versuche, den Kreuzer zu bergen, scheitern

**CHANCENLOS:** **Kieloben lag der Kreuzer im Hafenbecken, trotz genauester Vorbereitungen war die Bergung fehlgeschlagen**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Tag ihre mitgeführten Truppen planmäßig ausschiffen und mit der Reparatur beginnen. Eigentlich war danach der Rückmarsch anberaumt, doch die rechtzeitige Instandsetzung des Schiffes gelang nicht, so dass der Kreuzer in Bergen zurückbleiben musste, während *Köln* die Heimreise vorbereitete.

Am darauffolgenden Morgen griffen 16 britische Sturzkampfbomber vom Typ Blackburn B-24 Skua den Kreuzer an und erzielten mehrere schwere Bombentreffer. Ein sich schnell entwickelnder Brand konnte nicht gelöscht werden; nach Ausfall der Lösch- und Lenzpumpen kenterte die *Königsberg* und sank, nachdem sie noch eine zeitlang kieloben gelegen hatte, gegen 11 Uhr auf den Hafengrund. 18 Mann der Besatzung hatten den Tod gefunden.

In den Jahren 1940 und 1941 wurden Überlegungen angestellt, den Kreuzer heben zu lassen, da das Oberkommando der Kriegsmarine den Ausbau Bergens zum Marinestützpunkt plante und Platz benötigte. Außerdem hätte das Wrack noch als Flakschiff dienen können.

## Heben oder nicht heben?

Eine eigens beauftragte Firma nahm umfangreiche Lotungen vor, um die Lage des Schiffes und damit die Bergungsmöglichkeiten genau bestimmen zu können und kam zu einem negativen Ergebnis: „Eine Bergung durch Hebung (...) ist uns mit den bis heute zur Verfügung stehenden Hilfsmitteln nicht möglich und somit ausgeschlossen. Auch eine Bergung durch Abdichten und Aufpumpen“ schied aus, da das Aufrichten eines derart schweren Schiffes an diesem Ort und in dieser Position nicht zu bewerkstelligen sei, hieß es in der Erklärung.

Mit diesem abschlägigen Bescheid gab sich das OKM jedoch nicht zufrieden. Weitere Untersuchungen durch Tauchgänge gaben endlich grünes Licht: Die schadhaften Stellen am Rumpf sollten durch Taucher abgedichtet und die *Königsberg* dann durch Pressluft und Hebevorrichtungen an die Oberfläche bugsiert werden. Die monatelangen organisatorischen und technischen Schwierigkeiten, die sich den Vorbereitungen in den Weg stellten, waren ein Musterbeispiel sowohl für Kompetenzrangeleien als auch den verständlichen) Unwillen der Norweger, mit den Besatzern zu kooperieren.

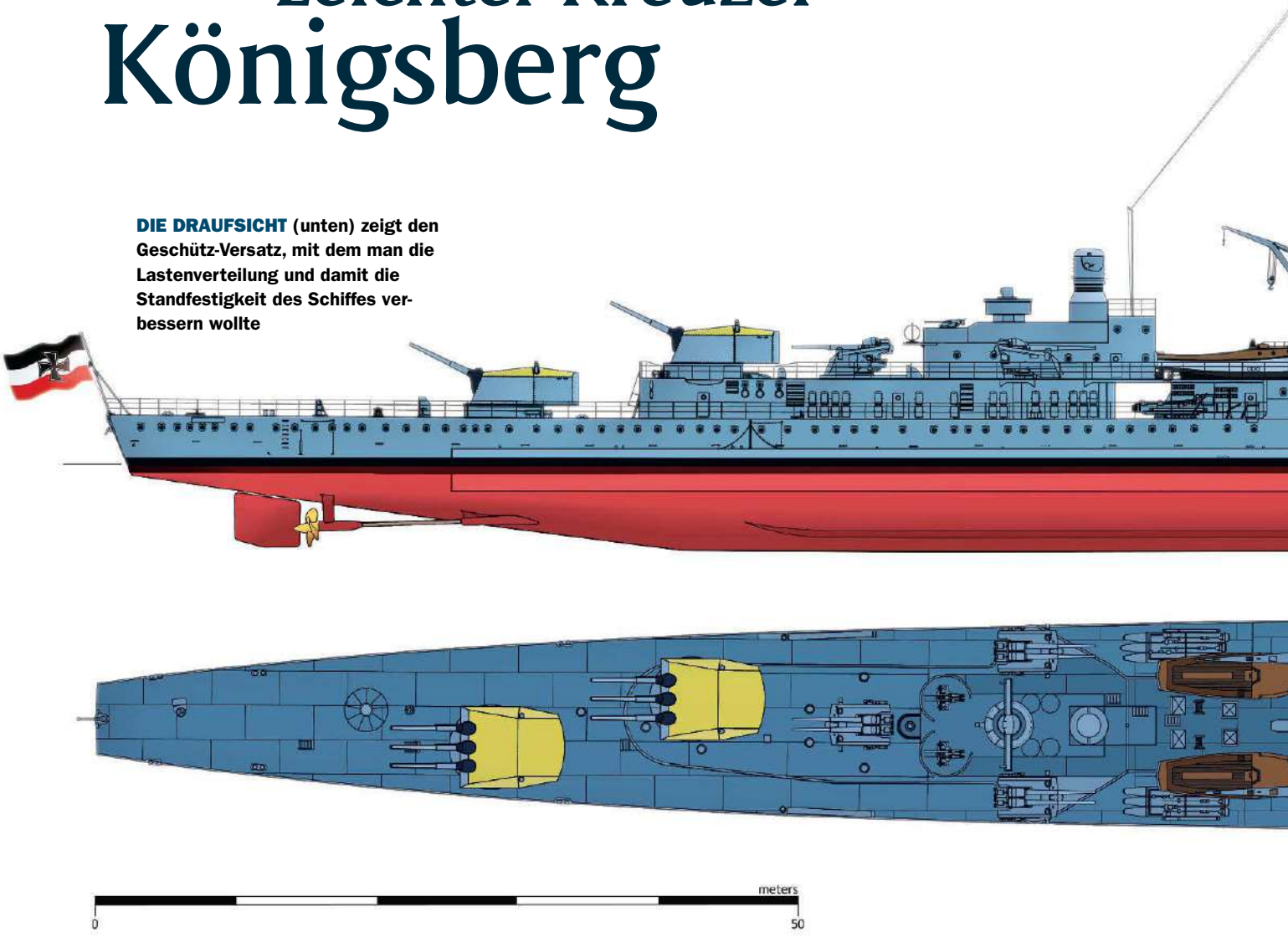
Ende Juni 1942 waren die Arbeiten am Wrack abgeschlossen, und am 17. Juli 1942 war es soweit: Stück für Stück und immer im Takt der Gezeiten gelang es bis zum 23. Juli, zunächst das Achterschiff und dann das Vorderschiff aus dem Wasser zu heben – eine technisch äußerst aufwendige und diffizile Arbeit, die Fingerspitzengefühl erforderte.

In einem zweiten Schritt wurde der Kreuzer dann kieloben schwimmfähig gemacht, in einem dritten mussten die Aufbauten demontiert werden, um den Rumpf in die angestrebte aufrechte Lage drehen zu können. Dann passierte, was nicht hätte passieren dürfen: Bei Flut befanden sich die Öffnungen des Oberdecks unter Wasser, was den Schiffskörper wieder sinken ließ.

Als ein erneuter Hebeversuch im Jahre 1944 fehlschlug, gab das OKM auf. Die *Königsberg* wurde in einer kleinen Bucht auf Strand gesetzt, nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs nach Stavanger geschleppt und 1947 abgebrochen. Was sich im April 1940 angedeutet hatte, war somit erst sieben Jahre später vollzogen: das Ende des Leichten Kreuzers *Königsberg*.

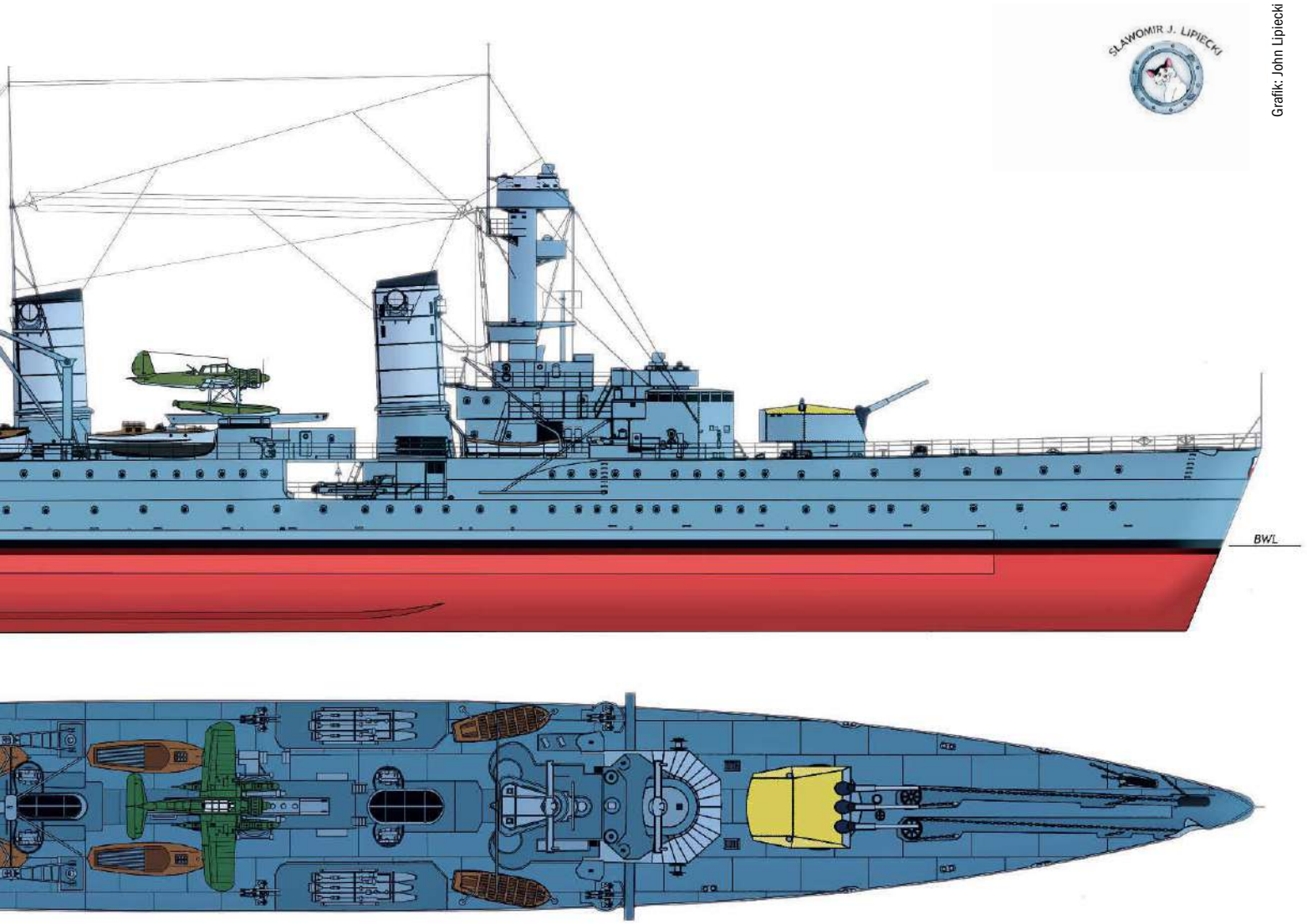
# Leichter Kreuzer Königsberg

**DIE DRAUFSICHT** (unten) zeigt den Geschütz-Versatz, mit dem man die Lastenverteilung und damit die Standfestigkeit des Schiffes verbessern wollte



**ALS MODELL:** Der Kreuzer in seiner vollen Pracht Foto: Interfoto/Hermann Historica

**LIEBEVOLLE DETAILS:** Hebekran und Bordflugzeug Heinkel He 60 Foto: Interfoto/Hermann Historica




Grafik: John Lipiecki

**MASSSTAB 1:100: Ein Modell der *Königsberg*, bei dem alles stimmig ist** Foto: Interfoto/Hermann Historica

## TECHNISCHE DATEN Leichter Kreuzer *Königsberg*

| Schiffsmaße – Besatzung – Bewaffnung | |
|---|---|
| **Länge** | 174,0 m |
| **Breite** | 15,3 m |
| **Tiefgang (max.)** | 6,28 m |
| **Verdrängung** | 6.000 (Standard) |
| **Besatzung** | 850 Mann (max.) |
| **Geschwindigkeit** | 32,1 kn (max.) |
| **Bewaffnung** | 9 × 15 cm L/60 (1.080 Schuss)<br>anfangs: 2 x Flak 8,8 cm L/45 in Einzellafetten (800 Schuss)<br>ab 1933: 4 x Flak 8,8 cm L/45 in Einzellafetten,<br>ab 1935: 2 x Flak 8,8 cm L/76 in Doppellafetten<br>ab 1940: 6 x Flak 8,8 cm L/76 in Doppellafetten<br>(2.400 Schuss)<br>12 x Torpedorohre 50 cm, ab 1934: 53,3 cm (Dreiersätze an Deck, 24 Schuss)<br>120 Seeminen möglich<br>ab 1934 zusätzlich: 8 x 3,7-cm-Flak (9.600 Schuss) in Doppellafetten,4 x 2-cm-Flak in Einzellafetten, ab 1934 oder 1935: 1 Katapult, 2 Flugzeuge He 60 |

**STELLVERTRETER:**
**Die *USS Salem* übte 1955 im Mittelmeer, als sie für diesen britischen Film die kleinere …**
Foto: Archiv Schiff Classic

Ein Kapitän und Gentleman: *Panzerschiff Graf Spee*

# Schiffe versenken

**Es war der erste und letzte Einsatz der *Admiral Graf Spee* im Zweiten Weltkrieg. Denn im Dezember 1939 traf das deutsche Panzerschiff im Südatlantik auf eine britische Flottille … 1956 kam diese legendäre Begegnung ins Kino**

Von Stefan Bartmann

Es gibt nur einen Spielfilm, der sich der ersten Seeschlacht des Zweiten Weltkriegs Ende 1939 vor Uruguay gewidmet hat. Das kann auch daran liegen, dass man zur glaubwürdigen Umsetzung des tragisch-dramatischen Stoffes mehr als nur ein paar Attrappen und Modelle braucht. Genau genommen, muss man eine kleine Navy zusammenstellen. Für die britische Produktion *The Battle of the River Plate*, die 1956/1957 in die Kinos kam, ist das geschehen.

Schon im Vorspann dieses dokumentarisch angelegten Zwei-Stunden-Films weist eine schier endlos lange Liste hochdekorierter und hochrangiger Militärs und Experten darauf hin, dass es ohne deren Mithilfe nicht zu bewerkstelligen war. Die Seeschlacht hat alle Zutaten, die ein klassisches Drama braucht: Drei (schwächere) britische Kreuzer nehmen den Kampf mit dem (stärkeren) deutschen Panzerkreuzer *Admiral Graf Spee* auf.

In diesen ersten Wochen und Monaten des Zweiten Weltkriegs scheint man noch mit den ritterlichen Wertvorstellungen des Ersten in den Einsatz gezogen zu sein. Nach den Verwüstungen der Städte durch Bombergeschwader hüben wie drüben, würde sich das noch ändern. Auch der *Spee*-Kapitän Hans Wilhelm Langsdorff soll ein eher altmodischer Anführer mit traditionellen Idealen gewesen sein, wenn man den Beschreibungen glauben mag.

**… *Spee* doubelte. Das hochmoderne Original erwies sich als effektiver Handelsstörer und zäher Gegner und war kein „Westentaschenschlachtschiff“, wie die Briten lästerten**

Foto: MIREHO

Zehn Tage vor Kriegsbeginn mogelte er sich auf nördlicher Route in den Atlantik. Es war der Anfang einer regelrechten Kaperfahrt. Neun alliierte Handelsschiffe brachte die bis an die Zähne bewaffnete *Spee* auf. Die derart Bedrängten fügten sich ins Unvermeidliche, und so gingen die Konfrontationen ohne Opfer aus; es blieb bei Gefangenen. Langsdorff sorgte für korrekte Behandlung und ordentliche Unterbringung. Für die Offiziere, beispielsweise, ließ er die Unterkünfte seiner Kadetten räumen.

Ein paar Wochen ging das gut. Die *Spee* glich einem Phantom, scheinbar mehrfach vorhanden, das die britische Admiralität ins Grübeln brachte – ehe sie am 13. Dezember 1939 vor der breiten Mündung des Rio de la Plata von den britischen Kreuzern *Exeter*, *Ajax* und *Achilles* gestellt und in ein Gefecht verwickelt wurde. Danach musste sich die gefledderte *Exeter* mühsam zu den Falkland-Inseln schleppen, aber auch die *Spee* war schwer angeschlagen. Langsdorff ließ den Hafen von Montevideo im neutralen Uruguay anlaufen.

So geriet dieses eher unaufgeregte Land in den Fokus der Weltpresse, wenn auch nur für ein paar Tage. Ein exotischer Nebenkriegsschauplatz, der im Film als Kulisse eine gute Figur macht – obwohl die quirlige Stadt inzwischen das Flair der 1950er-Jahre spiegelte. Das *Spee*-Drama spielte sich damals live und vor aller Augen ab, und auch Presse und Hörfunk informierten den Rest der Welt. Als 16 Jahre später die Film-Crew in Montevideo anrückte, wurden Tausende von Statisten an den Pier gekarrt; es sah aus wie einst, als sich niemand das Spektakel entgehen lassen wollte.

Im Präsidentenpalast von Montevideo begann ein Gefecht ganz eigener Art: die Schlacht der Diplomaten. Der Film nimmt sich viel Zeit für diese verzwickten Kalamitäten. Die unangenehme Lage Uruguays leuchtet jedem ein. Deutsche, Briten und Franzosen wurden mit ihren Gesandten vorstellig, um ihre Interessen durchzusetzen. Die *Spee* saß buchstäblich in der Falle. Die gewährten 72 Stunden Liegezeit waren selbst für eine notdürftige Reparatur zu

Fotos: Archiv Schiff Classic

**STARBESETZUNG: Anthony Quayle (rechts) als „Commodore Henry Harwood“. Gegen die sterile Studioatmosphäre kommt auch dieser glänzende Schauspieler kaum an**
Foto: Archiv Schiff Classic

knapp, zudem fehlten Ersatzteile. Kapitän Langsdorff wird irgendwann begriffen haben, dass seine *Spee* erledigt ist, so oder so.

Untätigkeit ist schwer zu inszenieren und zu spielen. Peter Finch, der Langsdorff-Darsteller, tut sein Bestes. Er taucht gar nicht sonderlich oft auf – trotzdem wirkt der Film, als hätten die britischen Produzenten hauptsächlich ihm ein Denkmal setzen wollen. Mit Anthony Quayle (als Commodore Henry Harwood) steht ihm ein ebenbürtiger Akteur gegenüber. Beide Schauspieler waren für Filme aus der Welt des Militärs wie geschaffen und wurden entsprechend oft besetzt.

Die verfahrene Situation klärt sich am 17. Dezember 1939 auf bekannte Weise. Mit Minimalbesatzung tritt die *Spee* eine letzte Fahrt in die Geschichtsbücher an – hinaus zur Selbstversenkung im seichten Gewässer vor dem Rio de la Plata. Im Wassertank der Londoner Pinewood-Studios musste dafür ein Zwölf-Meter-Modell dran glauben. Für den unbedarften Zuschauer wirkt dieses Filmende womöglich enttäuschend – wie eine Antiklimax. Aber sie entspricht eben den Tatsachen, welchen sich die Produzenten so lobenswert verpflichtet fühlten.

Ging es wirklich so zivilisiert zu an Bord der *Spee* – mit höflichem Shake-Hands und erbeutetem Whiskey nebst ebensolchen Zigaretten, allesamt versenkten Handelsschiffen entnommen? Und einem Kapitän Langsdorff, der sich eilfertig bei Captain Dove entschuldigt, kaum dass der sich von seiner brennenden und sinkenden *Africa Shell* verabschieden musste? Auf dem Panzerschiff treffen sich Langsdorffs „Opfer“ und tauschen die Namen ihrer verlorenen Schiffe aus. Ihnen bleibt nur mehr die Rolle des unbeteiligten Beobachters. Dieser Darstellung darf man wohl glauben. Denn der Captain des am 15. November 1939 versenkten Küstentankers *Africa Shell*, Patrick Dove, diente den Filmproduzenten als Berater.

Dove hat später ein Buch über seine Zeit auf der *Spee* veröffentlicht und darin kein

**DREI GEGEN EINEN: *HMS Exeter* (oben), *HMS Ajax* (unten links) und die neuseeländische *HMNZS Achilles*. Bisweilen liest man den Vergleich von drei Fox-Terriern, die es mit einem Bären aufgenommen haben …** Fotos: MIREHO

## *GRAF SPEE* Das hochmoderne „Westentaschenschlachtschiff“

Die *Admiral Graf Spee* war der Stolz der deutschen Kriegsmarine. Noch unter den Bedingungen des Versailler Vertrags während der Weimarer Republik war sie auf Kiel gelegt und im Januar 1936 in Dienst gestellt worden. Was Bauweise, Antrieb und Bewaffnung betraf, war sie hochmodern. Zudem verfügte sie über ein brandneues Schiffsradar, wogegen sich die Briten noch mit katapultgestarteten Bordflugzeugen als Aufklärer begnügen mussten. Die *Admiral Graf Spee* war beweglich und von enormer Kampfkraft, ein auf Effektivität getrimmtes „Westentaschenschlachtschiff“, wie es die Briten nannten, was zuerst spöttisch gemeint war, ehe man ihren Wert erkennen musste. Experten der deutschen Kriegsmarine werden gewiss eine lange Liste von Unterschieden zustande bekommen, doch das damalige Publikum muss von dem prachtvollen amerikanischen *Spee*-Stellvertreter *USS Salem* schwer beeindruckt gewesen sein.

schlechtes Wort über seinen deutschen Kontrahenten verloren, ganz im Gegenteil. Für ihn war Langsdorff ein Gentleman. Die Seeschlacht vor Uruguay grub sich damals tiefer ins britische als ins deutsche Gedächtnis.

Auch deshalb haben die Produzenten Powell/Pressburger, die sich die Arbeit am Drehbuch und die Regie teilten, großen Wert auf akkurate Darstellung und stimmige Sprache bei militärischen Abläufen gelegt. Historisch befinden sie sich auf dem Wissensstand ihrer Zeit. Zudem durften sie Geheimakten der Admiralität auswerten. Nur das Treffen der drei Captains mit Commodore Henry Harwood am Anfang des Films hat nie stattgefunden. Im Film erfüllt es den dramaturgischen Zweck, das weniger eingeweihte Publikum mit Harwoods Taktik vertraut zu machen.

Genau zum 16. Jahrestag der Seeschlacht begannen die Dreharbeiten zu *The Battle of the River Plate*, die tatsächlich 150 Meilen weit draußen auf dem Atlantik stattfand, am 13. Dezember 1955. Die eigentlichen Hauptdarsteller des Films sind viele Tonnen schwer und nicht leicht für Filmzwecke einzuspannen. Aus Mangel an einer echten *Admiral Graf Spee* (sowie ihrer beiden Schwesterschiffe *Deutschland* und *Admiral Scheer*) behalf man sich mit der größeren *USS Salem* (CA139), einem schweren Kreuzer der US Navy, der erst 1949 in Dienst gestellt worden war.

Das Flaggschiff der 6. Flotte wird in seiner Dienstzeit nie in ein Gefecht geraten und 1994 als Museumsschiff in Quincy, Massachusetts, enden. Interessant: Während der Dreharbeiten duldete die United States Navy keine NS-Symbole, Reichskriegsflaggen und Hakenkreuze auf ihrer *Salem*! Die Briten hielten sich daran und filmten diese Einstellungen auf ihren Schiffen. Als *Exeter* (1942 in der Javasee versenkt) diente die *HMS Jamaica*. Die *HMS Sheffield* übernahm den Part der *Ajax* (verschrottet 1949). Die neuseeländische *HMNZS Achilles* (verschrottet 1978) spielte sich selbst; der Weltkriegs-Veteran fuhr inzwischen als *INS Delhi* für die indische Marine.

Aber diese amerikanisch-britische Flottille war nicht exklusiv für die Filmleute ausgelaufen; es handelte sich um eine lange geplante Nato-Übung im Mittelmeer. So kamen die Produzenten vergleichsweise billig davon – trotz einer saftigen Abschlussrech-

**ARENA-LAUNE UND UNTERGANGSSTIMMUNG: Die Filmbilder aus Montevideo dürften sich kaum vom Dezember 1939 unterschieden haben**

Fotos: Archiv Schiff Classic

Foto: MIREHO

**IM KAMPF:** ***HMS Exeter*** **(tatsächlich die** ***HMS Jamaica*****) verlässt die Schlacht. Das Originalfoto links beweist, dass der Film nicht an Dramatik übertrieben hat** Fotos: Archiv Schiff Classic (2)

nung über 500 Tonnen Brennstoff. „Die Admirale waren sehr entgegenkommend", so Co-Regisseur Michael Powell. „Selbst eine Seeschlacht zu inszenieren – das hätten wir uns nicht leisten können."

Bei der Darstellung der Seeschlacht fehlt jedoch die Perspektive der *Spee* fast völlig. Die britischen Kapitäne auf ihren offenen Befehlsständen scheinen wacker ins Nichts zu schießen – ziemlich unbeeindruckt von den Salven der Gegenseite und dem aufspritzenden Wasser aus Studiokübeln. Hinter ihnen ragen die blass gemalten Hintergründe der Pinewood-Studios, was insgesamt ein bisschen zu lässig und steril aussieht. Gelegentlich rumpelt und staubt es drüben bei den Deutschen, wo sich die gefangenen britischen Offiziere darüber freuen, in den Beschuss der eigenen Navy geraten zu sein …

Britische Kriegsfilme aus den 1950er-Jahren sind selten blutrünstig; der Verzicht auf Effekte ist offenbar. Man wollte (und durfte) nicht alles zeigen, um dem Publikum klar zu machen, dass es hart zur Sache ging. Die originale Seeschlacht forderte auf deutscher Seite 36 gefallene Seeleute. Die Briten haben mit 62 Toten bezahlt. Doch gestorben wird in diesem Film hauptsächlich im Off, wenn überhaupt. Und falls doch ein Schwerverwundeter zum letzten Mal ins Bild rückt, so geht er aufrecht und unauffällig, mit britischem Understatement und ohne Zumutung für jene, die an seine Stelle treten. Das mag heute, angesichts härterer Sehgewohnheiten, verharmlosend und beschönigend wirken.

Nimmt man sich die Meinungen der Fans des Films vor, finden sich darin immer wieder zwei Punkte: sein authentischer „Look" (vor allem wegen der Verwendung „echter" Kreuzer, die kein Computer generiert hat) und seine ausgeprägte Fairness gegenüber dem Gegner! Keine Spur vom sprichwörtlich „hässlichen Deutschen", keine grobschlächtigen NS-„Krauts" weit und breit – eigentlich nur Offiziere und Gentlemen. Das ist Vorteil und Nachteil zugleich. Dieser nüchterne und sachliche Stil bringt eben auch eine gewisse Seichtheit und Betulichkeit mit sich.

Dabei scheint die Geschichte der Seeschlacht vor dem Rio de la Plata noch immer nicht zu Ende erzählt. Es bleiben Fragen offen. Etwa zum Freitod Kapitän Langsdorffs in Buenos Aires, nur drei Tage nach der Selbstversenkung, mit der er ein blutiges Selbstopfer seiner Mannschaft verhindert hat. Der Film erspart in seiner englischen Originalversion dem Zuschauer das Ende des hochgeschätzten Kapitäns; nur die deutsche Kommentatorstimme erwähnt es beiläufig. Heute weiß man, dass gezielte Desinformationen des britischen Geheimdienstes ihm das Bild suggeriert hatten, die halbe Royal Navy würde an der Mündung des Flusses darauf lauern, dass er sich aus dem Bau wagte – dem sicheren Hafen des neutralen Landes. Der Film greift auch diesen verbürgten Aspekt auf.

Die deutsche Propaganda, längst auf „alternative Fakten" justiert, brachte damals eine ganz eigene Darstellung von den Ereignissen. Darin war auch vom unwürdigen Verhalten britischer Seeleute die Rede. Die Story war so verdreht und verlogen, dass sogar der deutsche Gesandte in Montevideo in Berlin um Richtigstellung bat. So gesehen, ist der alte und respektable Kriegsfilm *Panzerschiff Graf Spee* geradezu dokumentarisch genau.

## KURZKRITIK

Historisch weitgehend korrekte Darstellung der legendären Seeschlacht samt diplomatischer Hintergründe. Gut besetzt, alles andere als reißerisch und von Fairness geprägt. Hübsch anzuschauen, aber bisweilen spannend wie ein Fünf-Uhr-Tee. Sieht man von diesen dramaturgischen Defiziten ab, bleibt als Trost die aufwendige Machart. Nur einer der beteiligten Film-Kreuzer existiert heute noch, hier haben sie einen ganz großen Auftritt im Breitwandformat.

# Kommen Sie an Bord!

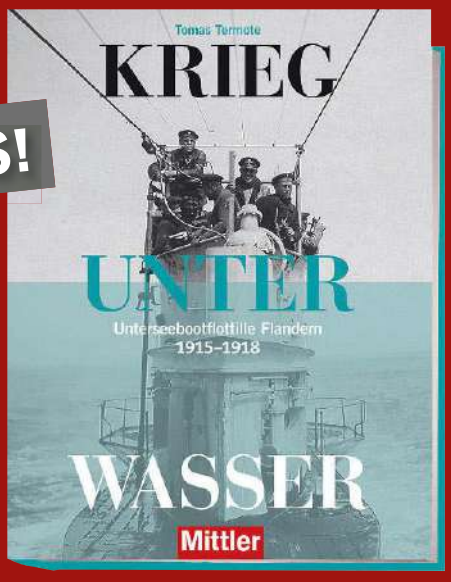
## ... und sichern Sie sich ein ganzes Paket an Vorteilen:

- ✓ *Schiff Classic* kommt alle zwei Monate pünktlich zu Ihnen nach Hause, sogar 2 Tage, bevor es am Kiosk liegt*.
- ✓ Sie sparen 6% gegenüber dem Einzelheft-Preis.
- ✓ Sie erhalten als Begrüßungsgeschenk das Buch »Krieg unter Wasser«

## Lesen Sie *Schiff Classic* und holen Sie sich ...

## Ihr Geschenk:

**GRATIS!**




**Buch »Krieg unter Wasser«**

Dieses Buch erzählt die sorgfältig recherchierte, großzügig bebilderte Geschichte der U-Bootflottille Flandern. Ihre Aufgabe war es, ab 1914 die Küste Flandern zu schützen und Einsätze von dort zu absolvieren. Sie versenkte im Laufe des Krieges über 2.500 alliierte Schiffe und Fahrzeuge und verlor selbst 80 Boote und nahezu 1.200 Besatzungsangehörige.

**Upps, Karte schon weg? Dann einfach unter 0180 532 16 17****

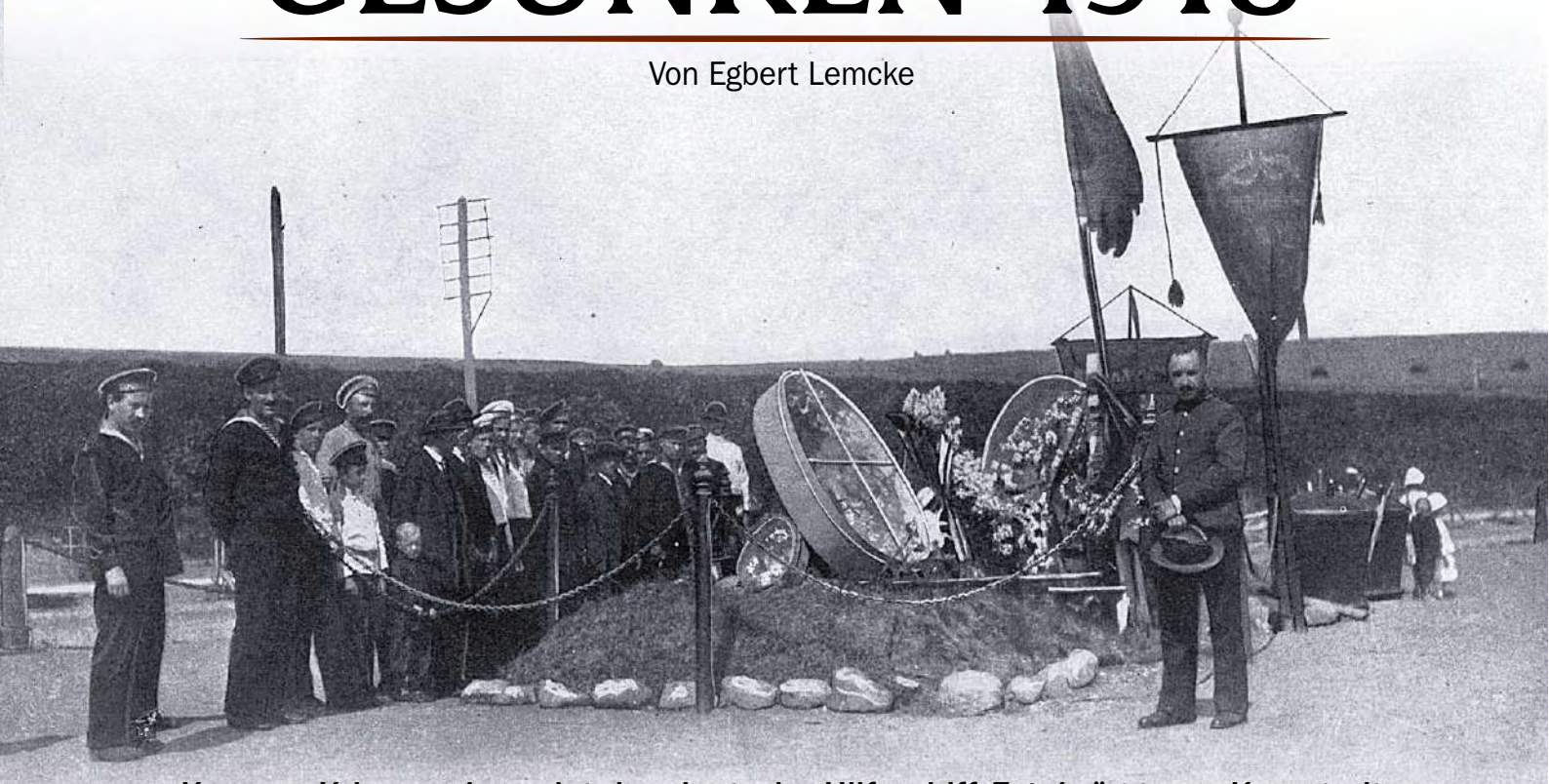
**oder unter www.schiff-classic.de/abo bestellen!**

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
* nur im Inland ** 14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 42 ct/Min.

Ehemaliger Fischdampfer im Dienst der Kaiserlichen Marine

# GESUNKEN 1918

Von Egbert Lemcke



**Kurz vor Kriegsende geriet das deutsche Hilfsschiff *Estebrügge* vor Kronstadt in ein Minenfeld. 100 Jahre später haben Spezialisten das Wrack ausfindig gemacht. Was war Ziel des Unternehmens?**

Vor dem Hintergrund der Gesamtlage 1918 strebte Deutschland im Norden danach, Finnland an das nördliche offene Eismeer und möglichst auch an die Bucht von Archangelsk zu bringen. Spätestens hier kollidierte die kaiserlich-deutsche Politik mit den Interessen der Entente, deren letzte Zugriffsmöglichkeit auf Russland von Norden über die Murman-Bahn und Archangelsk gefährdet war.

Offenbar wurden auch Gespräche über ein gemeinsames finnisch-russisches Vorgehen gegen die Engländer unter der deutschen Garantie geführt. Während dieser Aktion wären weder deutsche noch finnische Truppen auf Petersburg vorgestoßen. Generaloberst Erich Ludendorff ging noch einen Schritt weiter und erwog sogar eine deutsch-russische Kooperation zur Vertreibung der Engländer. Die Operation „Schlussstein" wurde sehr umsichtig vorbereitet und enthielt durchaus auch die Option eines partiellen Zusammengehens mit der Roten Armee. Zudem schätzte man seitens der deutschen Marine die Widerstandsfähigkeit der Befestigungen von Kronstadt und des Forts Krasnaja Gorka hoch ein.

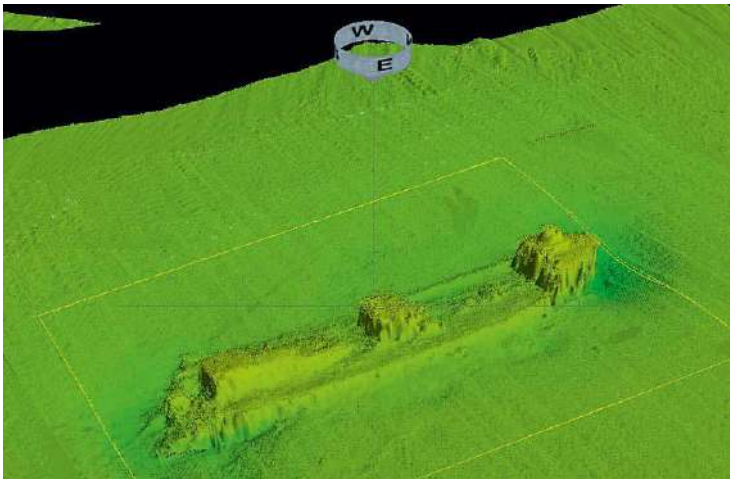
Diese Vorsicht führte dahin, dass Ludendorff schließlich auf die direkte Einnahme Kronstadts von See aus verzichtete und der Marine im Wesentlichen nur noch die Sicherung des Nachschubs über See durch den Finnischen Meerbusen und die Ausladung in Kronstadt und Petersburg auftrug. Jedoch unter der Voraussetzung des Vormarsches der Armee an der Murman-Bahn. Umgesetzt wurde der Plan jedoch nicht.

Um dem Gegner den Zugriff auf strategische Objekte zu verwehren, zumindest die Besetzung Kronstadts zu verzögern, legte die Baltische Flotte Minensperren vor der Insel Kotlin. In dieses Minenfeld geriet am 2. September 1918 das deutsche Hilfsschiff *Estebrügge*, ein ehemaliger Fischdampfer, den man 1907 in der Werft J.H.N. Wichhorst in Hamburg gebaut hatte. Das Schiff wurde im Ersten Weltkrieg mobilisiert, mit Artillerie ausgerüstet und als Hilfsschiff in den Dienst der Kaiserlichen Marine eingestellt.

## Zufallsfund

1918 befand sich die *Estebrügge* unter dem Kommando von Kapitän Both im Bestand der 1. Gruppe der Vorpostenhalbflottille Ost (Sonderverband Boedicker).

Die Spezialisten des Zentrums für Unterwasserforschungen der Russischen geografischen Gesellschaft fanden diesen Dampfer zufällig auf ihrem Weg zu einer anderen Expedition. Die hydroakustische Anlage zeigte eine Bodenanomalie mit sehr deutlichen Konturen und Schatten. In gemeinsamer Recherche deutscher und russischer Kollegen




**VERRÄTERISCHES RELIEF: Lagemodell des auf ebenem Kiel liegenden Fischdampfers *Estebrügge***
Foto: www.urc-rgs.ru/news?id=89

**STRATEGISCH INTERESSANT: Matrosen der Roten Flotte im Kronstädter Fort Krasnaja Gorka (links)**
Foto: Interfoto/Mary Evans/Grenville Collins Postcard Collection

wurden Informationen über die Minenfelder während des Ersten Weltkrieges gesammelt und mit den Kenntnissen über die in diesem Gebiet in jener Zeit gesunkenen Schiffe abgeglichen. Ein Vergleich der Fundkoordinaten mit den Archivdaten wies auf das deutsche Hilfsschiff *Estebrügge*. Ein erster Tauchgang bestätigte diese Vermutung.

## Mit modernster Technik

Der Schiffkörper mit einer Länge von etwa 35 Meter liegt auf ebenem Kiel in einer Tiefe von 24 Meter nordwestlich der Insel Kotlin. Durch die Detonation wurde das Heck teilweise zerstört, der Bugabschnitt und die mittschiffs vorhandene Brücke sind noch recht gut erhalten. Und auf der Back steht noch immer drohend das Geschütz.

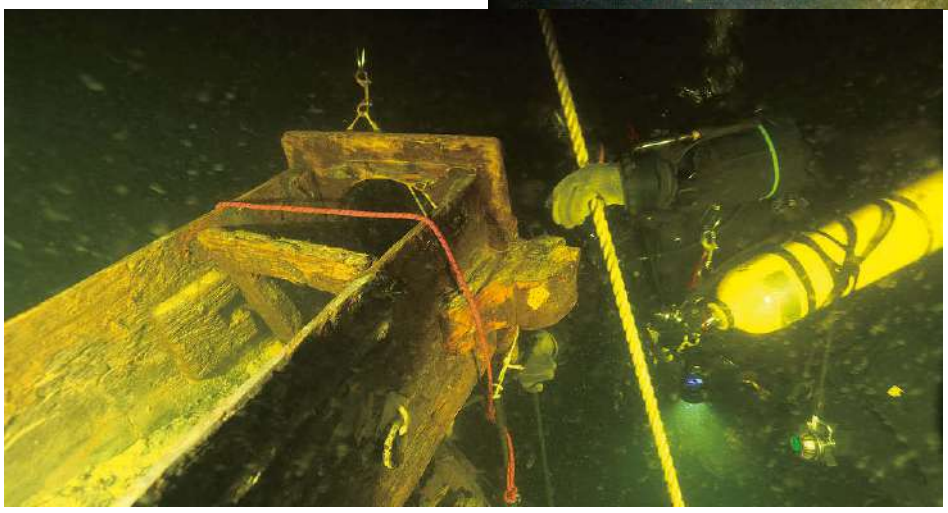
Das Schiff sank nicht sofort, da die Beschädigungen am Schiffskörper relativ gering waren. Nach Archivdaten starben von der Besatzung, die aus über 60 Mann bestand – fünf, die übrigen konnten sich retten. Mittels neuer Technik nahmen vom 25. April bis 5. Mai dieses Jahres die russischen Kollegen das Schiff in allen Details auf. Genau zu erkennen sind nicht nur die Zerstörungen am Heck, sondern auch beispielsweise ein Aufsteigen der Bodenlinie entlang der Bordwand des versunkenen Schiffes. Derartige Detailmodellierungen helfen nicht nur den Spezialisten an Land bei weiteren Untersuchungen des Schiffes, sondern sind auch für die Taucher hilfreich. Denn bei einer Sichtweite von nur 50 Zentimeter ist die Orientierung unter Wasser äußerst schwierig.

Die Ergebnisse der Taucheruntersuchungen am Schiffskörper der *Estebrügge* deuten auf eine rapide Verschlechterung des Zustandes. Die starke Strömung, welche Schwebstoffe auf die Oberfläche des Wracks treibt, bewirkt einen buchstäblichen Abrieb der metallischen Konstruktion. Das Innere des inzwischen maroden Schiffskörpers ist mit Schlamm gefüllt. Aus diesem Grund haben sich die Forscher entschieden, zumindest Fragmente des Schiffes vor dem völligen Verlust zu retten.

## Konservierungsarbeiten

Von Bord der *Estebrügge* wurden einige der über 100 Jahre alten Artefakte geborgen: ein Anker, der Kompass mit Einfassung und Kompasshaus, ein Fernglas, eine Lampe und eine Positionslaterne.

Diese Objekte befinden sich gegenwärtig in der Konservierungswerkstatt des Zentrums für Unterwasserforschungen und sollen nach Abschluss der Arbeiten in die Kollektion des Museums der Geschichte Kronstadts übergeben werden.



**GUTER ZUSTAND: Kompass und Kompasshäuschen von Bord der *Estebrügge*** Fotos: CPI RGO

So ist in naher Zukunft nicht nur eine ebenso anspruchsvolle wie interessante museale Präsentation dieser Objekte zu erwarten. Angesichts der gegenwärtigen Dynamik in der Erforschung des Unterwassererbes durch russische Wissenschaftler wird sich die Öffentlichkeit darüber hinaus künftig fast zwangsläufig mit weiteren Details und Überraschungen zu unserer schwierigen, aber gemeinsamen maritimen Geschichte in der Ostsee konfrontiert sehen.

Wahre Geschichten
Persönliche Schicksale

## Der erste Torpedoschuss des Seekrieges

# Im Zielfaden des Sehrohrs

**U 21 versenkt *HMS Pathfinder* und zwei Linienschiffe**

Von Peter H. Block

**INS HERZ DER ROYAL NAVY: U 21 torpediert 1914 den britischen Kreuzer *HMS Pathfinder* vor der schottischen Ostküste**

Artists Impression: Peter H. Block

## Der historische Hintergrund

**Als Anfang August 1914 der Erste Weltkrieg begann, gab es für die junge deutsche U-Boot-Waffe noch keine Erfahrungen für den Kriegsfall. Die Marineführung musste erst durch Versuche feststellen, was Boot und Besatzungen zu leisten imstande waren und ob sie genügend Seeausdauer hatten, um weitreichende Unternehmungen durchführen zu können, wie sie der Handelskrieg mit Unterseebooten erfordern würde.**

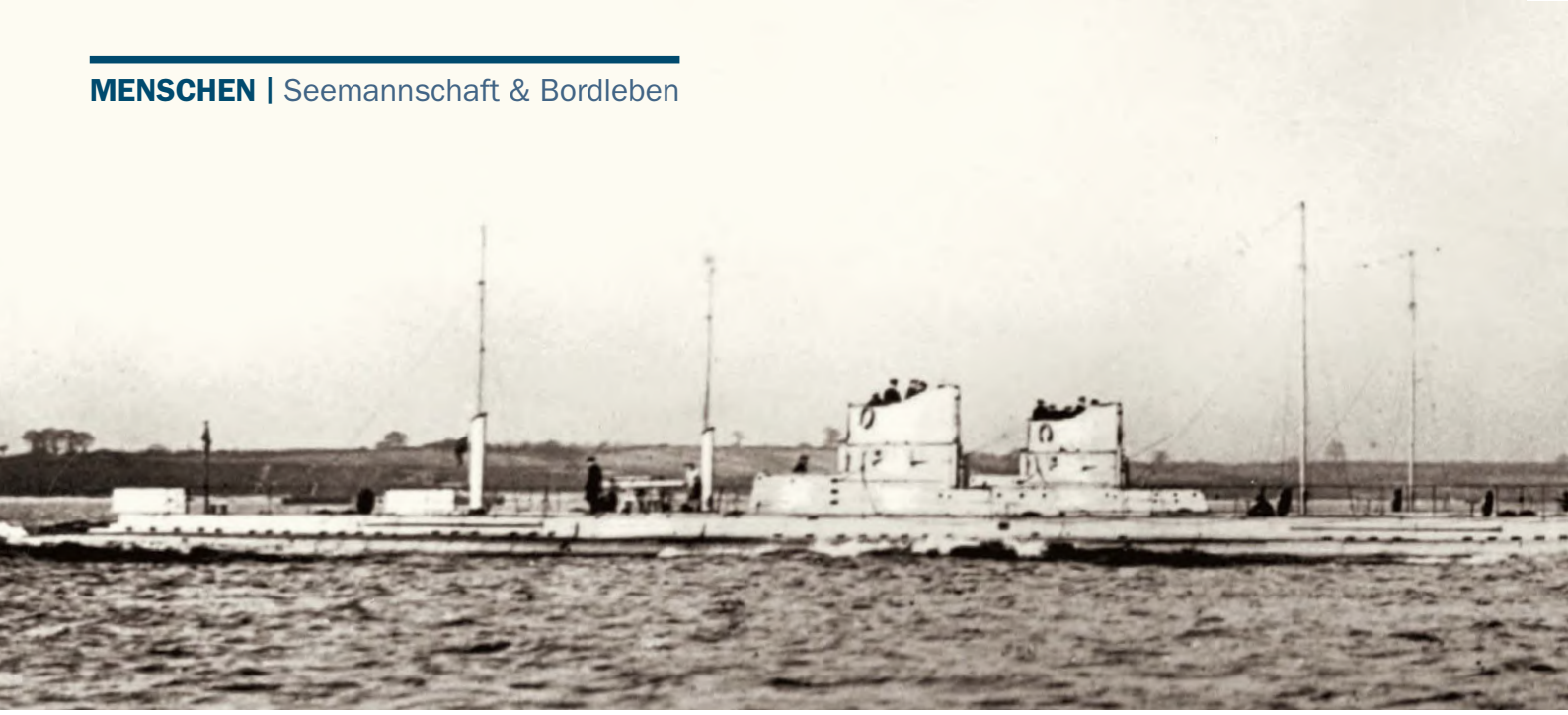
**Auf Drängen des Chefs der 1. U-Flottille, Korvettenkapitän Hermann Bauer, zog die Flottenleitung die Boote aus ihrer unfruchtbaren Vorpostenstellung an der Grenze der Helgoländer Bucht zurück, um mit ihnen erstmalig eine Fernunternehmung durchzuführen. In den frühen Morgenstunden des 6. August 1914 machten zehn Boote der 1. U-Flottille im Helgoländer U-Boot-Hafen die Leinen los und steuerten in einer 70 Seemeilen breiten Dwarslinie bei sieben Seemeilen Abstand von Boot zu Boot nach Norden. Der Auftrag dieses auf sechs Tage bemessenen Unternehmens lautete, die Nordsee bis zur Linie Shetland-Inseln–Bergen – also etwa dem 60. Breitengrad – aufzuklären und feindliche Schiffe anzugreifen.**

Damit sahen sich Kommandanten und Besatzungen zum ersten Mal mit wirklich kriegsmäßigen Einsatzbedingungen konfrontiert und standen vor Anforderungen, wie sie in den bisherigen Friedenszeiten noch nie an sie gestellt worden waren. Weder waren sie bisher so lange allein gefahren – also ohne Begleitschiffe – noch hatten sie so große Seeräume überwinden müssen. Dennoch verlief der Vormarsch planmäßig, wenn auch die Luft zunehmend unsichtiger und die See immer gröber wurde, je weiter sie nach Norden vordrangen.

In Höhe der Orkneys, etwa auf dem 59. Breitengrad und nachdem die Boote 460 Seemeilen (850 Kilometer) zurückgelegt hatten, machten sie kehrt und liefen zurück. Es waren jedoch nur noch acht Boote, die am 12. August in Wilhelmshaven einliefen: U 15, Kapitänleutnant Pohle, wurde drei Tage zuvor auf 55° 22' Nord / 0° 58' Ost von dem britischen Kreuzer *Birmingham* durch Rammstoß versenkt und U 13 (Kapitänleutnant Graf von Schweinitz) ging aus ungeklärter Ursache verloren.

Dies bedeutete zwar eine Verlustquote von 20 Prozent, aber dieses erste Offensiv-Unternehmen in der Geschichte des U-Boot-Krieges hatte gezeigt, dass auch ältere Boote größeren Anforderungen standhielten und die Boote durchaus imstande waren, in den vom Gegner beherrschten Seegebieten Kriegshandlungen vorzunehmen und somit den Begriff Seeherrschaft im klassischen Sinn in Frage zu stellen.

Korvettenkapitän Bauer, der noch im gleichen Monat zum Führer der U-Boote ernannt wurde und wusste, welch großes Angriffspotenzial die U-Boote darstellten, sah seine Prognosen bestätigt. So wurden in den folgenden Tagen weitere Boote hinausgeschickt, um in den Seegebieten östlich der britischen Inseln Kriegsschiffe zu jagen. Eine Tatsache, die England zutiefst beunruhigte, zumal sich die Meldungen über gesichtete Periskope deutscher U-Boote häuften. Das führte so weit, dass Admiral Sir John Jellicoe als Oberbefehlshaber der Grand Fleet seine Schlachtschiffe aus



Scapa Flow nach Loch Ewe, einer abgelegenen Bucht an der Nordwestküste Schottlands, zurückzog.

Einen Monat später, am 5. September 1914, stand U 21 unter dem Kommando von Oberleutnant zur See Otto Hersing vor dem Firth of Forth, einer etwa 30 Kilometer langen Bucht an der schottischen Ostküste. Es war ein relativ neues Zweihüllenboot, knapp ein Jahr alt und gebaut auf der Kaiserlichen Werft in Danzig. Waren die Boote der Serie U 1 bis U 18 (mit Ausnahme von U 2) noch mit Körting-Petroleummotoren für die Überwasserfahrt ausgestattet, so erhielten die Boote ab U 19 bereits Dieselmotoren.

Bei U 21 gaben zwei MAN Sechszylinder-Viertakt-Diesel mit 1.700 PS dem 650/837 Tonnen verdrängenden Boot eine Höchstgeschwindigkeit bei Überwasserfahrt von 15,4 Knoten (28,5 km/h), für die 9,5 Knoten unter Wasser sorgten zwei AEG-Doppelgenerator-Elektromotoren, die 1.200 PS auf die beiden Schraubenwellen brachten. Ein durchaus modernes Unterseeboot also, das in britischen Gewässern auf Beute lauerte.

---

Am Vormittag dieses 5. September hatte Otto Hersing sich durch einen Rundblick durch das Periskop überzeugt, dass kein Bewacher in der Nähe war. Dann ließ er auftauchen, um die nach längerer Tauchfahrt erschöpften Batterien aufzuladen. Es war nicht die erste Feindfahrt des 29-jährigen Kommandanten, aber er hatte noch nichts versenkt; hatte noch keine Feindberührung gehabt, wenn man mal von kleinen Vorpostenbooten des Gegners absah, für die sich ein teurer Torpedo einfach nicht lohnte. Und auch an diesem Morgen sah es so aus, als würde er wieder nichts Lohnendes vor die Rohre bekommen.

Zum wiederholten Mal ließ er den Blick suchend über die endlose Wasserwüste um sich herum wandern, die ihm aber auch jetzt nichts Ungewöhnliches zeigte. Kein Rauch, kein Schiff, nichts von Albions kraftstrotzenden Geschwadern und so langsam machte er sich mit dem Gedanken vertraut, wieder mit allen sechs Torpedos zurück nach Helgoland laufen zu müssen.

Eine grässliche Vorstellung!

Er schnüffelte. Kaffeeduft drang aus dem Boot nach oben und zog Hersing magisch zum offenen Turmluk. Er wollte eben einsteigen, um sich das belebende Gebräu zu Gemüte zu führen, da stockte der schon erhobene Fuß.

„Rauchwolke Backbord achteraus!“

Der Kaffee war vergessen. Er wirbelte herum, riss das Glas hoch. Seine Augen drückten sich in die Muscheln der zwölffach vergrößernden Optik – tatsächlich, da war eine Rauchwolke. Etwas dünn und blass noch, aber mit der Zeit wurde sie dichter. Und dann kam auch der Mast über den Horizont; ein hoher Mast, mit kleinen Stengen und einem Gewirr von Drähten. Zweifellos ein Kriegsschiffmast, und der Rauch kam aus drei leicht nach achtern geneigten Schornsteinen.

„Kleiner Kreuzer, würde ich sagen“, konstatierte Hersing. „Aber zu weit weg.“

„Den kriegen wir nicht, Herr Oberleutnant“, bedauerte der Wachhabende. „Der ist schneller als wir.“

„Wer sagt denn das, Herr Wachoffizier?“ Hersing hatte eine Peilung genommen und betrachtete jetzt die Kurslinien. „Der läuft Nordwestkurs, bleibt also unter Land. Und heute ist Sonnabend, Weekend. Wie ich die Engländer kenne, wird der am Nachmittag wieder einlaufen. Wir müssen also nur etwas Geduld haben; den kriegen wir noch.“

Jetzt trank Otto Hersing seinen Kaffee.

Es dauerte sieben Stunden, dann war der Kreuzer wieder da. Hersing, der mehrmals vor Bewachern hatte tauchen müssen, sah im Sehrohr seinen hohen Mast und die schrägen Schornsteine von Nordwesten herankommen. Er ließ seinen Wachoffizier ans Okular.

„Sehen Sie, da ist er wieder. Läuft brav Kurs Südost, läuft also zurück. Auf die Gewohnheiten der Beefs ist eben Verlass.“

Er wusste auch, wer da kam. Nach Weyers Flottentaschenbuch konnte es nur die *Pathfinder* sein oder das Schwesterschiff *Patrol*, beides Kleine Geschützte Kreuzer von 3.000 Tonnen Verdrängung mit neun 10,2-Zentimeter-Geschützen. Und so, wie er kam, lief er ihm goldrichtig vor die Rohre; fast schon perfekt. Wenn der Kreuzer seinen Kurs beibehielt, bedurfte es nur einer minimalen Kursänderung, um ihn genau ins Fadenkreuz zu bekommen.

**UNGEKLÄRT: Das Unterseeboot U 21, hier mit einem weiteren seiner Klasse, versenkte sich nach Kriegsende bei der Überführungsfahrt zur Internierung vermutlich selbst**

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

„Rudergänger: Ein Dez mehr Backbord – ja, gut so!“

Hersing überlegte noch, ob er beide Bugrohre klarmachen sollte oder nur eins. Laut Weyer war der Kreuzer ein Geschützter Kreuzer, besaß also ein Panzerdeck. Was ihm bei einem Torpedotreffer aber auch nichts nützen würde.

„Für den müsste ein Torpedo reichen, Herr Oberleutnant“, hörte er Steuermann Godau sagen. „Der wird schon treffen. Unsere Aale sind gut in Schuss und Herr Oberleutnant waren ja schon im Frieden bester Torpedoschütze der Flottille.“

„Ihr Wort in Gottes Ohr, Steuermann. Backbordrohr klarmachen zum Schuss! Sehrohr ein!“

Jetzt brachte Hersing nur noch den richtigen Vorhalt, den richtigen Winkel zum Schuss. Die Torpedoinspektion hatte festgelegt, dass „grundsätzlich der Ubootstorpedo auf Nahschuss eingestellt und eine Schussentfernung von 800–900 Meter anzustreben sei!“

Hersing rechnete. Der G-6-Torpedo lief 27 Knoten, die Fahrt des Kreuzers schätzte er auf 18 bis 20 Knoten, Kurs 140 Grad. Er selbst lief Kurs 230 Grad. Aus den aufgezeichneten Kurslinien berechnete er den Schusswinkel und stellte den Nullstrich der Sehrohroptik auf den berechneten Winkel der Skala an der Turmdecke ein.

„Backbordrohr ist klar zum Schuss.“

Totenstille im Boot, nur das Summen der E-Maschinen begleitete die Gedanken der Männer. Ihnen allen war klar, dass sie vor einem weltweit erstmaligen Ereignis standen. Traf ihr Torpedo, wären sie die Ersten, die mit einem Torpedo aus einem getauchten U-Boot ein feindliches Kriegsschiff versenkt hätten. Damit würde eine neue Phase des Seekrieges anbrechen; eine Phase, die sie, die Männer von U 21, eingeleitet hätten.

Aber was geschah als Folge des Schusses, wenn der Gefechtskopf mit 160 Kilogramm hochbrisantem Sprengstoff detonierte? Das passierte unter Wasser und verstärkte die Sprengkraft. Würde die Druckwelle wie ein Bumerang auf das Boot zurückschlagen? Es vielleicht sogar versenken? Noch wussten sie keine Antwort darauf. Sie waren lebender Teil einer todbringenden Maschinerie und mussten das Geschehen, dessen erste Zeugen sie waren, auf sich zukommen lassen.

„Sehrohr aus!“

Hersing konnte es kaum erwarten, auch er war sich der Bedeutung dieses historischen Augenblicks bewusst. Noch während die Säule mit dem Periskop hochfuhr, ging er in die Knie und presste das Auge ans Okular. Da war er, der Kreuzer, kam völlig ahnungslos unter einer dicken Rauchwolke daher. Entfernung etwas unter 900 Meter, schätzte Hersing, die ideale Schussentfernung also. Jetzt lief der Bug des Kreuzers in den Zielfaden, das vordere Geschütz, die Brücke – und jetzt die Mitte des Schiffes, die Schornsteine.

„Torpedooo – los!“

Der Wachoffizier drückte auf den elektrischen Kontaktknopf des Rohres, ein leichtes Erzittern im Boot – der Aal war draußen.

„Torpedo läuft!“

„Sehrohr ein! Backbord 20, auf 20 Meter gehen!“

Hersings Augen starrten auf den Zeiger der Stoppuhr, die Steuermann Godau beim Schuss in Gang gesetzt hatte. Unerträgliche Spannung im Boot. Den Blick zur Decke gewandt, zählten die Männer die Sekunden; warteten auf die Detonation, die den Treffer anzeigte. Bei sechzig müsste es knallen.

„Neunundfünfzig...sechzig...einundsechzig...“

Nichts! Verstört blickte Hersing zur Stoppuhr, dann auf die Kurslinien. Das konnte einfach nicht sein, er hatte doch keinen Fehler gemacht. Aber die Laufzeit war vorbei und nichts passierte.

„Einundsiebzig...zweiundsiebzig...“

„Verdammt, verdammt!“

Bei fünfundsiebzig geschah das schon nicht mehr Erwar-

## Bugraum und Heckraum waren dicht. Hersing hatte das Schlimmste befürchtet

Keine Schäden am U-Boot

tete – es knallte, und wie! Eine unvorstellbar heftige Explosion von elementarer Gewalt stürzte auf die U-Boot-Männer ein, fast so, als würde der Globus auseinanderreißen. Wie ein Spielball wurde das Boot zur Seite geschleudert, kam taumelnd wieder auf ebenen Kiel. Nahezu alle Männer verloren den Halt und fanden sich auf den Flurplatten wieder. Glas klirrte, Manometer und Wasserstandsgläser zersprangen.

Dann Stille. Nur gurgelnde Geräusche drangen von draußen ins Boot. Schreckensstarr rappelten sich die Männer wieder hoch, lauschten auf das zischende Geräusch eindringenden Wassers.

„Schäden melden!“

„Bugraum dicht! Heckraum dicht!“

Also keine Schäden, und auch die Batterien waren heil geblieben. Gott sei Dank, Hersing hatte schon das Schlimmste befürchtet. Jetzt wollte er nur noch wissen, wie es oben aussah.

„Auf Sehrohrtiefe gehen!“

Als er das Periskop aus dem Wasser stippte, suchte er den Kreuzer vergeblich. Der war nicht mehr da, war einfach

von der See verschwunden. Nur noch eine schäumende Wasserfläche dort, wo er gefahren war, bedeckt mit Wrackteilen – mit Planken, Spieren, Grätings, zerfetzten Rettungsbooten.

Und über allem eine dräuende Rauchwolke.

„Mein Gott, es muss den Kreuzer ja völlig zerrissen haben!"

„Das kann aber nicht allein unser Aal gewesen sein, Herr Oberleutnant", meinte der Wachoffizier. „Ich denke, der ist in Höhe der Munitionskammer explodiert und hat die gleich mit hochgejagt."

Genauso war es. Der Torpedo hatte den Kreuzer unterhalb des vorderen Schornsteins getroffen und dabei eine Munitionskammer zur Entzündung gebracht – *HMS Pathfinder* war förmlich auseinandergeplatzt. Von der gewaltigen Explosion alarmiert, kamen unverzüglich Vorpostenboote und Zerstörer aus dem Firth of Forth herangeprescht, um zu retten, was zu retten war und um den Feind zu stellen.

Aber da war U 21 schon weg.

Als das Boot zwei Tage später im Helgoländer U-Boot-Hafen einlief, wurde es mit großem Jubel begrüßt. Der erste Torpedoschuss des Seekrieges hatte gleich einen kompletten Kreuzer versenkt, Hersing und seine Männer waren die Helden des Tages und sie wären es sicher auch noch länger geblieben, hätte nicht 17 Tage später Kapitänleutnant Otto Weddigen mit U 9 – einem veralteten Petroleum-Boot – gleich drei britische Panzerkreuzer versenkt.

Zwar handelte es sich durchweg um betagte Schiffe, die dem Ende ihres irdischen Daseins entgegensahen, aber Deutschland brauchte jetzt Helden. Und wenn ein Kommandant der neuen U-Bootwaffe im Alleingang drei feindliche Panzerkreuzer bezwang, dann galt er als Held und wurde entsprechend gefeiert und herumgereicht. Damit trat Otto Hersing zwar zunächst in den Hintergrund und musste Otto Weddigen die Bühne überlassen, aber er war Patriot genug, seinem Offizierskameraden den Erfolg nicht zu neiden. Er wusste noch nicht, dass nur neun Monate später sein Name wieder in aller Munde sein würde.

---

An den letzten Januartagen des Jahres war Otto Hersing – seit Dezember Kapitänleutnant – mit U 21 in der Irischen See. Hier, an der britischen Westküste, herrschte noch tiefer Friede. Umso größer war der Schock, als U 21 am 30. Januar 1915 vor Liverpool auftauchte und gleich drei Dampfer mit 3.944 BRT versenkte. Den ernüchterten Briten wurde bewusst, dass sich der Krieg nicht nur jenseits des Kanals abspielte, sondern jetzt auch bis zu ihnen vorgedrungen war und sie zwang, ihre Handelsschiffe vorläufig in sicheren Häfen zu lassen. Aber mit der Versenkung dieser drei Schiffe hatte die längste Feindfahrt, die ein deutsches U-Boot bis dahin unternommen hatte, auch ein Ende. Schlechtes Wetter und die noch schlechtere Brennstofflage zwangen Hersing zur Rückkehr und am 8. Februar 1915 lief U 21 nach 17-tägiger Feindfahrt wieder in die Ems ein.

Mit dieser Fahrt hatte Hersing den Beweis erbracht, dass der Aktionsradius der deutschen U-Boote wesentlich größer war als noch vor einem Vierteljahr angenommen und damit stand auch größeren Offensivunternehmen nichts mehr im Weg. Und wieder war es Otto Hersing, den der Admiralstab mit der Durchführung eines solchen Unternehmens betraute, das in die Seekriegsgeschichte eingehen sollte.

**SEEHELD: Otto Hersing wurde als Korvettenkapitän der Reichsmarine 1924 aus dem aktiven Dienst verabschiedet**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

---

„Donnerwetter!"

Kapitänleutnant Hersing musste sich setzen. Der Befehl, den er in den Händen hielt, hatte es in sich: Er soll mit seinem Boot ins Mittelmeer laufen und vor den Dardanellen die mit Deutschland verbündeten Türken in ihrem harten Abwehrkampf gegen die alliierte Invasionsflotte unterstützen. Bestimmungsort: Konstantinopel. Das Boot sei entsprechend auszurüsten!

„Donnerwetter!" sagte auch der Leitende Ingenieur des Bootes. „Nach Konstantinopel? Durch die Dardanellen? Aber doch nicht in einem Rutsch. Mit randvollen Bunkern schaffen wir vielleicht 4.000 Meilen, also bestenfalls bis Cattaro, wenn wir große Fahrt laufen."

„Dann müssen wir unterwegs bunkern. Aber wo? Ich hoffe, die Herren vom Stab haben sich darüber Gedanken gemacht."

Das hatten sie. Im Verlauf der Ausrüstung für die weite Reise erfuhr Hersing, dass ihn an der spanischen Küste vor Kap Finisterre der Hapag-Dampfer *Marsala* zur Ölabgabe und Ergänzung seiner Vorräte erwarten würde. Damit war das Brennstoffproblem aus der Welt geschafft, alles andere würde sich zeigen.

Am 25. April 1915 machte U 21 in Wilhelmshaven die

Leinen los zum großen Törn rund um Westeuropa. Durch den Kanal wäre der kürzere Weg gewesen, aber der verbot sich wegen der britischen Minensperren von selbst. Also musste Hersing nach Norden laufen, um Schottland herum und dann mit südwestlichem Kurs in den Atlantik. Die Männer atmeten auf, als die unwirtliche Enge zwischen den Orkneys und den Shetlands achteraus im Dunst verschwand und es mit Erreichen des 56. Breitengrades wieder wärmer wurde. Der Kompass zeigte beständig Südkurs an.

„Finisterre Backbord voraus, Herr Kaleu!"

„Backbord 10, auf 1-7-0 gehen!"

Hersing enterte auf und richtete sein Glas auf die galizische Küste. Kap Finisterre, von *finis terra*, wenn ihn seine Lateinkenntnisse nicht trogen – Ende des Landes. Das Kap, sonst nebelumhüllt, zeigte sich heute von seiner sonnigsten Seite. So fiel das Warten auf den Versorgungsdampfer nicht schwer, der sich aber dann mit einer Rauchwolke im Nordwesten ankündigte. Hersing folgte der *Marsala* in die nahegelegene Bucht Ria de Corcubion, wo in der Nacht Proviant, Frischwasser und 12,5 Tonnen Dieselöl übernommen wurden.

„Jetzt kommen wir bequem bis Cattaro."

Zufrieden rieben sich der Leitende und seine Maschinisten die Hände, aber dann kam alles ganz anders. Als sie den Dieseln probeweise den neuen Treibstoff zuführten, bleib der Erfolg aus. Die Diesel zündeten nicht.

„Dann hat das Öl einen zu hohen Flammpunkt."

„Und wenn wir es mit unserem Öl mischen?"

Auch das brachte nichts, die Diesel blieben stumm. Und Otto Hersing musste sich entscheiden: Zurück nach Wilhelmshaven oder weiter nach Cattaro. Er beriet sich mit seinem Leitenden.

„Wir haben bisher 31 Tonnen verbraucht", sagte er. „25 Tonnen sind noch in den Bunkern. Mit viel Glück kommen wir damit bis Cattaro und haben unterwegs immer noch die Möglichkeit, einen neutralen Hafen anzulaufen."

„Also gut. Auf nach Cattaro!"

Mit sparsamster Fahrt lief das Boot weiter, passierte am 6. Mai dicht unter der marokkanischen Küste laufend die Straße von Gibraltar und drehte eine Woche später und 18 Tage nach dem Auslaufen aus Wilhelmshaven in die Adria ein. Ein österreichischer Zerstörer nahm das Boot auf den Haken und schleppte es in die Bucht von Cattaro. In den Bunkern von U 21 befanden sich noch ganze 1,8 Tonnen Öl. Geschafft!

---

In dem österreichischen Kriegshafen erfuhr Otto Hersing auch das ganze Ausmaß der Kämpfe um die Dardanellen. Hier hatten Großbritannien und Frankreich eine mächtige Flotte versammelt, um die Durchfahrt durch das Goldene Horn ins Marmara-Meer und dann ins Schwarze Meer zu erzwingen. Sie sollten mit ihrer Artillerie von See her die britischen Invasionstruppen unterstützen, die immer wieder im türkischen Feuer liegenblieben. Aber deren Abwehr wurde schwach und schwächer. Die Türken waren mit ihren größtenteils veralteten Kanonen der Feuerkraft moderner Großkampfschiffe nicht gewachsen und so konnten sie nicht verhindern, dass die Alliierten sich auf der Halbinsel Gallipoli festsetzten und die türkischen Außenforts niederkämpften. „Und deshalb sind wir hier, Männer." Hersing blickte seinen Leuten fest in die Augen. „Wir müssen und wir werden die Türken in ihrem harten Abwehrkampf unterstützen.

Wenn England und Frankreich freie Durchfahrt durch die Dardanellen haben, diese uralte Wasserstraße des Hellespont, dann haben sie auch Zugang zum Schwarzen Meer, können Russland mit Kriegsmaterial versorgen und ihrerseits Getreide aus der Ukraine importieren."

Das leuchtete ein. Hersing fuhr fort: „Dreimal schon haben die versucht durchzubrechen; zuletzt am 18. März. Und auch diesmal haben sie sich blutige Köpfe geholt. Dabei wurden drei Linienschiffe versenkt, zwei englische und ein französisches. Jetzt liegt die Flotte mit immer noch 13 Linienschiffen vor Gallipoli und hämmert mit ihrer Artillerie auf die türkischen Befestigungsanlagen ein. Höchste Zeit also, dass wir eingreifen!"

Ein Unterseeboot gegen 13 Linienschiffe. Ein ungleiches Kräfteverhältnis, aber Otto Hersing hoffte auf die abschreckende Wirkung gutgezielter Torpedos, zumal hier niemand mit einem deutschen Unterseeboot rechnete. Und was man mit einem Torpedo anrichten kann, das hatte er ja selbst erlebt.

Am 20. Mai machte U 21 in Cattaro wieder die Leinen los

## „Kap Helles müsste Backbord vorausliegen, Herr Kaleu. Wir sind ziemlich dicht dran"

Meldung des Steuermanns an den Kommandanten

und verließ die Adria. Das Boot steuerte zwischen Griechenland und Kreta hindurch in die Ägäis und näherte sich in den Morgenstunden des 25. Mai, von Norden kommend, dem Ziel seiner Reise: Gallipoli.

Am Schanzkleid des Turmes gelehnt, starrte Otto Hersing in die Dunkelheit, die allmählich der Morgendämmerung wich. Das dunkle Gebilde an Backbord war die Westküste Gallipolis, an Steuerbord erhob sich die Insel Imbros aus dem Meer. Er war fast am Ziel, bei der klaren Sicht und der spiegelglatten See musste er spätestens jetzt von der Wasseroberfläche verschwinden.

„Brückenwache einsteigen! Klarmachen zum Tauchen!"

Unter Wasser pirschte sich Hersing längs der Küste näher an die Halbinsel heran, dabei nur äußerst sparsam mit dem Sehrohr arbeitend. Bei der glatten See konnte der „Spargel" leicht zum Verräter werden. Immer wieder stippte er das Periskop zur Orientierung nur kurz aus dem Wasser. Angst vor Untiefen brauchte er nicht haben, laut Seekarte betrugen die Wassertiefen hier zwischen 66 und 86 Meter. Und Steuermann Godau trug den Kurs laufend in die Karte ein.

„Kap Helles müsste Backbord jetzt voraus liegen, Herr Kaleu. Wir sind ziemlich dicht dran."

„Sehrohr aus!"

Der Steuermann hatte exakt gearbeitet, im zunehmenden Sonnenlicht war die Südspitze Gallipolis klar zu erkennen. Da sollten nach Hersings Informationen die Linienschiffe liegen. Aber die waren nicht allein.

„Ekelhaft, die vielen Patrouillenboote und Zerstörer“, gab der Kommandant seine Beobachtungen bekannt. „Aber da müssen wir durch, wenn wir an die Dicken wollen. Mal zehn Grad mehr Backbord steuern! Sehrohr ein!“

Minuten des Wartens, während vor Hersings geistigem Auge die Szenerie weiterlief.

„Sehrohr aus! Aha, da liegen sie, die dicken Pötte. Drei Stück. Bereiten sich wohl auf die tägliche Beschießung vor. Mal den Weyer her! Sehrohr ein!“

Sein Wachoffizier reichte ihm das Flottentaschenbuch, die Seiten Englands schon aufgeschlagen. Hersing genügte ein Blick auf die Fotos, dann war er sich sicher: „Linienschiffe der *Majestic*-Klasse. Wird schwer sein, an sie heranzukommen. Sehrohr ein!“

‚Zwei-, dreimal muss ich den Spargel noch aus dem Wasser stippen, dann hab’ ich den dicken Eimer direkt vor den Rohren.‘ Dachte er. Aber eben war das Periskop aus dem Wasser und sein Auge an der Optik, ließ er es gleich wieder einfahren. „Runter mit dem Boot, auf 20 Meter gehen! Schnell! Lazarettschiff“, kam seine Erklärung. „Nahm plötzlich Fahrt auf und fuhr direkt auf uns los. Muss uns wohl gesehen haben. Kein Wunder, bei dem klaren Wasser.“

## „Ein 12.000-Tonner – den nehmen wir. Sehrohr ein, auf 20 Meter gehen!“

Befehl von Kapitänleutnant Otto Hersing

Mit hart unten gelegtem Tiefenruder steuerte U 21 abwärts, während über ihm das Lazarettschiff hinwegkarrte. Sein Schraubengerumpel wich dem klirrenden Geräusch schnelllaufender Schrauben, das beständig an- und abschwoll.

„Zerstörer!“ fluchte Hersing. „Kurvt oben rum und sucht uns.“

Nach dreißig Minuten ebbte das Klirren ab. Hersing traute sich wieder hoch, das Periskop ragt etwas aus dem Wasser. „Das Linienschiff liegt immer noch vor Anker“, informierte er. „Entfernung knapp 700 Meter. Erstklassiges Ziel, können wir gar nicht verfehlen. Rohr eins klar...halt, stopp!“

Er stockte. Am Heck des grauen Riesen vor ihm begann das Wasser zu kochen. Brodelnde, schaumige Streifen schossen achteraus. Das Schiff war mit den Maschinen angegangen; es drehte, bis sein Bug genau auf das Periskop zeigte. Hersing fühlte, wie sich seine Nackenhaare aufrichteten.

„Der will doch wohl nicht...“ Doch, der wollte! Otto Hersing zuckte unwillkürlich zurück, als plötzlich eine grelle Feuerblume vor seinem vorderen Geschützturm stand. Der Schall der unweit im Wasser explodierenden Granate schlug wie mit einem dicken Vorschlaghammer gegen den Druckkörper.

„Sehrohr ein, auf 20 Meter gehen! Schnell!“

Da rasten schon wieder die klirrenden Schrauben heran und Hersing musste einsehen, dass er hier nicht mehr zum Zuge kam. „Backbord 20, auf 3-5-0 gehen! Laufen wir erstmal nach Norden, bis sich die Lage beruhigt hat.“

Unter Wasser lief U 21 ab, verfolgt von den Schraubengeräuschen der oben wild herumkurvenden Zerstörer. Das ging an die Nerven, wenn sie auch dem Boot nicht viel anhaben konnten. Aber dass die Zerstörer ihrer Spur folgten und vielleicht irgendeine Teufelei ausheckten, das war schon beunruhigend.

„LI: Fünf Meter tiefer steuern!“

Das half, die Zerstörer blieben achteraus. Der Kurs führte jetzt zurück in die Enge zwischen Imbros und Gallipoli. Hersing plante, sich noch vor Gaba Tepe an der Westküste Gallipolis umzusehen, wo sonst die alliierten Dickschiffe lagen. Dann musste er zunächst ablaufen, um die Batterien aufzuladen.

„Höhe Gaba Tepe erreicht, Herr Kaleu.“

Godau hatte Kurs und Geschwindigkeit exakt berechnet, Steuerbord querab lag Gaba Tepe. Und einige hundert Meter vom Strand entfernt ein Linienschiff. *Triumph*-Klasse, wie Hersing mit einem Blick in den Weyer feststellte. Er ließ auf 80 Grad gehen und näherte sich dem dicken Dampfer. Der lag vor Anker, mit ausgebrachten Torpedoschutznetzen, die Geschütze in Nullstellung. Bald würden sich die schweren Türme landeinwärts drehen und das mittägliche Bombardement der türkischen Befestigungen bei Maidos, Kilia und Mal Tepe wieder aufnehmen.

„Ein Zwölftausend-Tonner! Den nehmen wir!“

Aber da war noch der Zerstörer, der das Linienschiff umkreiste. Mit hoher Fahrt jagte er ständig um seinen Schützling herum, wie ein Wachhund. Hatte er eben den Bug gerundet, tauchte er Minuten später am Heck wieder auf und zwang damit Hersing zu äußerster Vorsicht. Sich auf Sehrohrtiefe heranzupirschen, kam also nicht in Frage. Die Gefahr entdeckt zu werden war zu groß.

„Sehrohr ein, auf 20 Meter gehen! Genau Kurs steuern!“

Mit halber Fahrt schlich Hersing näher. Eine Minute, zwei Minuten. Jetzt müsste er hoch, aber da war wieder der Zerstörer. Sein Schraubengeklirr wurde lauter, füllte das Boot aus.

„Jetzt ist er über uns, muss gleich drehen! Auf zehn Meter gehen! Torpedo hat Netzschere?“

„Torpedo in Rohr zwo hat Netzschere.“

Das Boot stieg, sanft schlingernd in der Hecksee des Zerstörers. Das Sehrohr durchbrach die sprudelnde Wasseroberfläche, Hersing schaute hindurch – und da lag der dicke Dampfer, füllte die Optik völlig aus. Entfernung 300 Meter, schätzte Hersing. Er brauchte gar nichts mehr tun, nur den Aal laufen lassen. Der Nullfaden im Okular führte genau mittschiffs zwischen den beiden Schornsteinen hindurch. Und der Zerstörer drehte eben vor dem Bug herum zur anderen Seite.

„Rohr zwo klar?“

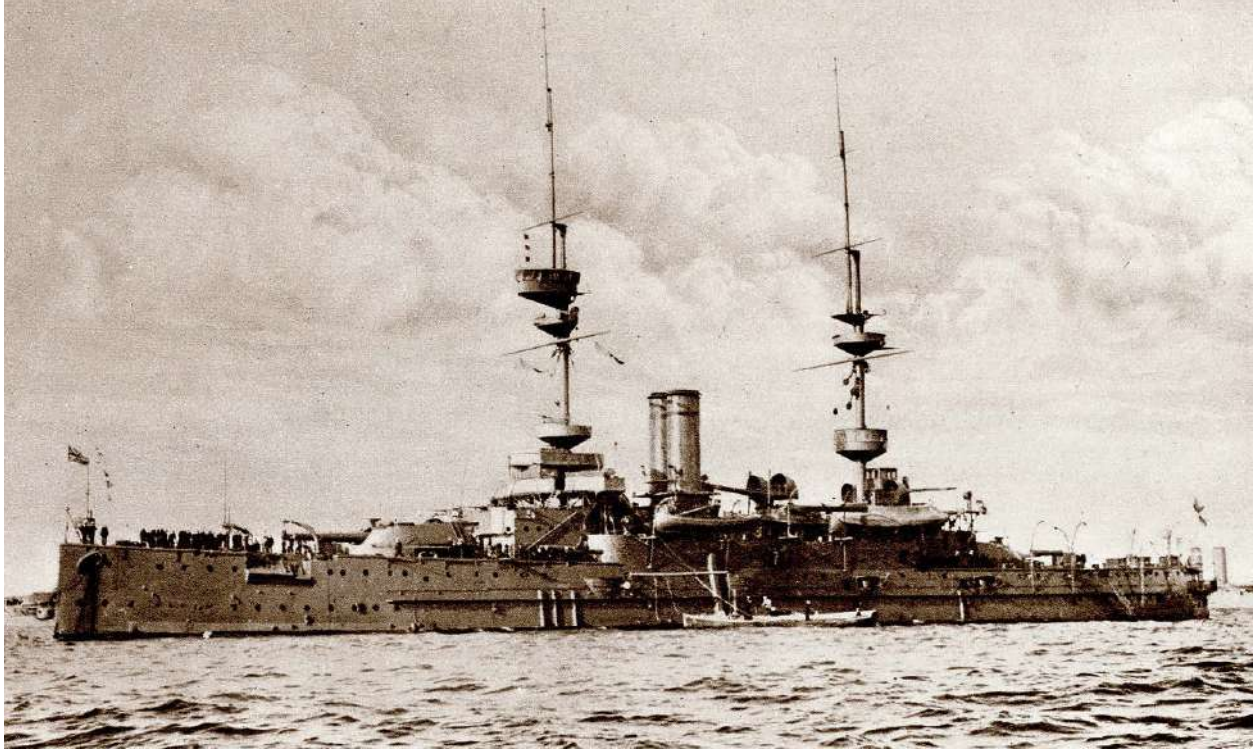
„Rohr zwo klar zum Schuss.“

„Rohr zwo – lllos!“

Jetzt ließ Hersing das Sehrohr draußen, er wollte seinen Erfolg auch optisch wahrnehmen. Der Zerstörer war ja außer Sicht. Gebannt verfolgte er den sprudelnden Schaumstreifen, der sich vom Bug seines Bootes schnell auf das graue Ungetüm vor ihm durch das Wasser fraß. Schnurgerade zog er seine Bahn, jagten 160 Kilogramm Sprengstoff mit 27 Knoten ihrem Ziel entgegen.

Dann war der Torpedo da!

Fasziniert starrte Hersing auf die riesige, mit Feuer durch-



**HERSINGS ZWEITER COUP:** **Trotz Begleitschutz konnte U 21 die britischen Linienschiffe *Majestic* und *Triumph* versenken**

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

setzte Wasserwand, die an der Steuerbordseite des Linienschiffes in die Höhe wuchs. Eine trockene, metallische Erschütterung drang durchs Boot, dann eine furchtbare, langrollende Detonation – Treffer!

Die direkten Folgen bekam Hersing nicht mit, zumindest nicht optisch. Er sah nicht, wie sich über der *Triumph* eine dicke, schwarze Detonationswolke auftürmte, die beide Masten und Schornsteine völlig einhüllte; sah nicht das Aufbäumen des Schiffes und wie es sich rasch zur Seite neigte. Das alles verhinderten die heranrasenden Zerstörerschrauben.

„Sehrohr ein! Abwärts – schnell! AK voraus beide!"

Das Singen der E-Maschinen schwoll an, mit neuneinhalb Knoten lief U 21 auf sein sterbendes Opfer zu – und unter ihm hindurch. Ein tollkühnes Manöver, aber Hersing sagte sich, dass man ihn hier am wenigsten suchen würde. Und er hatte Glück; passierte das kenternde Schiff, ohne dass es ihm „auf den Kopf fiel". Mit Nordkurs verließ er den Kampfplatz und steuerte eine ruhigere Gegend an, um die Batterien aufzuladen.

---

Zwei Tage später lief Hersing wieder nach Süden. Sein Endziel war ja Konstantinopel, folglich musste er durch die Dardanellen und steuerte am Morgen des 27. Mai 1915 erneut Kap Helles an.

Ein Blick durchs Sehrohr zeigte ihm an dieser Landungsstelle der Alliierten eine gewaltige Schiffsansammlung – Transporter, die frische Truppen anlandeten; Bewacher und die unvermeidlichen Zerstörer.

Und ein Linienschiff!

„*Majestic*-Klasse", informierte Hersing. „Hatten wir doch schon mal. Aber diesmal hole ich ihn mir."

Das würde schwer werden, das Schiff war dicht von Fahrzeugen umgeben. Dabei sechs Zerstörer, die es ständig umkreisten. Hersing brauchte eine Lücke in diesem engen Kordon. Suchend fuhr er auf und ab; gut eine Stunde lang, dann hatte er es gefunden – das Lindenblatt, wo das Linienschiff verwundbar war.

„Zwanzig Meter," murmelte er, „größer ist die Lücke nicht. Da muss der Aal durch. Entfernung 600 Meter, dann ist er etwas mehr als 40 Sekunden unterwegs. Rohr eins klarmachen!"

Er konnte in Ruhe Maß nehmen, ohne das ständige „aus" und „ein" des Sehrohrs. Es hatte stark aufgebrist, die Wellen zeigten weiße Katzenpfötchen und da fiel der Spargel kaum auf. Als der Zerstörer die Lücke frei gab, schoss Hersing.

„Sehrohr ein! Hart Backbord! Auf 20 Meter gehen!"

Im Ablaufen zählten die Männer die Sekunden. Sie kamen bis fünfzig, dann zeigte ein metallisches Klirren und Krachen den Treffer an. Sofort ließ Hersing wieder auf Sehrohrtiefe gehen und holtes das Periskop aus dem Wasser. Jawoll, der Torpedo hatte die Lücke passiert und das Linienschiff getroffen. Der Fünfzehntausend-Tonner neigte sich schon zur Seite, während die Zerstörer um ihn herumkurvten und den Übeltäter suchten. Genau wie bei der *Triumph*. Und genau wie die *Triumph* kenterte auch dieses Linienschiff innerhalb weniger Minuten, bleib aber kieloben liegen. Hier war das Wasser nur 13 Meter tief. So blieb das Wrack noch jahrelang zu sehen.

Großbritannien hatte durch ein einziges deutsches U-Boot zwei wertvolle Linienschiffe innerhalb 48 Stunden verloren. Ein schwerer Schlag, der England veranlasste, umgehend die Bucht zu räumen und die großen Einheiten nach Lemnos zurückzuziehen. Damit war die türkische Front auf Gallipoli weitgehend entlastet, während der Gegner im Stellungskrieg auf die unterstützende Schiffsartillerie verzichten musste. Das führte letztlich zum Rückzug der Alliierten noch im gleichen Jahr.

Kapitänleutnant Otto Hersing, der Anfang 1916 noch den französischen Panzerkreuzer *Admiral Charner* versenkte, wurde vom Kaiser mit dem höchsten deutschen Orden, den Pour le Merite, ausgezeichnet. Er überlebte den Krieg, war zuletzt Verbindungsoffizier der Reichsmarine und starb am 5. Juli 1960. ⚓

**In der nächsten Ausgabe: Kanalflundern und Plattbugkreuzer – gebaut für die Invasion Großbritanniens. Einsätze der deutschen Fährprähme im Zweiten Weltkrieg**

Zwölfer-Yacht im Juni 2019 einsatzbereit

# Wiedergeburt einer Legende

**12ER-CREW IN AKTION:** 15 bis 20 Mann-Besatzung sind erforderlich, um eine historische 12er-Yacht zu segeln

**Die Flensburger Yachtwerft „Robbe & Berking Classics“ schenkt der historischen Rennyacht *Jenetta* von Alfred Mylne ein zweites Leben**

Von Stephan-Thomas Klose

Es ist Märchen, Mythos und Marketing zugleich: die Rettung und der Wiederaufbau der *Jenetta*, der längsten und schnellsten jemals gebauten historischen Zwölfer-Yacht bei „Robbe & Berking Classics“ im alten Flensburger Industriehafen.

Beim Besuch im Juni 2018 war die R&B-Mannschaft unter der Leitung ihres Boots- und Schiffsbaumeisters Sönke Stich gerade dabei, das Spanten-Gerüst aufzuplanken. Wie eine gotische Kathedrale thronte der gewaltige auf den Kopf gestellte Rumpf der *Jenetta* in der Werfthalle und wie eine solche zwang er den Besucher zu andachtsvollem Innehalten und Staunen. Ringsum wurde derweil geschraubt, geklebt und gedübelt. Bereits bis zur „175th Anniversary Regatta“ des „New York Yacht Club (NYYC)“ im Juli 2019 soll die legendäre 12-mR-Yacht komplett einsatzbereit sein.

## Verfall unausweichlich

Geradezu märchenhaft klingt die Geschichte vom Wiederauffinden und der Bergung dieser historischen, dereinst in Schottland gebauten Rennyacht in einem kanadischen See vor zehn Jahren. Dort hatte die vormals stolze Regattayacht von 1939 seit den 1980er-Jahren ein trauriges Dasein als Hausboot gefristet: mit Blumenkästen spießig verhängt, mit Sperrholzplatten vernagelt und einem Carport verunstaltet.

Der Zustand war bereits höchst fragwürdig, als Werftchef Oliver Berking, vornehmlich bekannt als Inhaber der Flensburger Silbermanufaktur „Robbe & Berking“, die *Jenetta* 2008 aufspürte und in Kaufverhandlungen mit dem Eigner eintrat. Doch noch bevor die Verhandlungen zum Abschluss ka-

**12ER AUF DER KIELER FÖRDE:** **Beim alljährlichen Robbe & Berking „Stirling Cup“ versammeln sich rund 20 historische 12er-Yachten auf der Ostsee**

Alle Fotos: Heinrich Hecht

men, versank das durchgefaulte Schiff am Morgen des ersten Weihnachtsfeiertages 2008 an seinem Liegeplatz auf dem „Pitt Lake“ in Britisch Kolumbien. Ein erster unprofessioneller Bergeversuch zerstörte den Rumpf schließlich vollends. Die *Jenetta* galt als unrettbar verloren.

## Verloren? Nein!

Nicht jedoch für Oliver Berking. Die Chance zur Restaurierung einer Original-Zwölfer der sogenannten „Third Rule“ (Zwölfer-Regelwerk seit 1933) wollte er sich unter keinen Umständen entgehen lassen. Denn die Zahl dieser Schiffe ist höchst überschaubar: Weltweit wurden nur 130 bis 160 Stück gebaut. Oliver Berking kaufte das gesunkene Wrack, ließ es im Januar 2010 bergen, Bug und Heck absägen und in einer spektakulären Aktion mit Containern nach Flensburg verbringen. Zwar war schon damals klar, dass vom Rumpf wohl nichts zu retten sein würde, aber entscheidend waren der Erhalt und die Wiederverwendung des 17 Tonnen schweren Bleikiels. Die Klassenvorschriften der Zwölfer erlauben nämlich, ein historisches Schiff wieder aufzubauen, wenn man 50 Prozent seiner Masse und die ursprünglichen Baupläne besitzt. Dann gilt der Wiederaufbau als historisch, auch wenn eigentlich alles an Bord komplett neu ist. Sogar ihre einstige britische originale Prominenten-Segelnummer „K1“ wird die *Jenetta* wieder im Großsegel führen dürfen.

## MIT MUT UND GESCHICK

Die *Jenetta* galt als unrettbar verloren. Nicht jedoch für Oliver Berking. Die Chance zur Restaurierung einer Original-Zwölfer wollte er sich unter keinen Umständen entgehen lassen.

Zwar blieb das Projekt bei „Robbe & Berking“ erst einmal einige Jahre liegen, geriet aber nie völlig aus dem Blick. Schließlich handelt es sich bei der *Jenetta* – der Name ist eine Abwandlung von „Johanna“ – um ein Schiff mit dem Zeug zu einem Segel-Mythos. Als sie Mitte des Jahre 1939 vom „Bute Slip Dock“ im Firth of Clyde auf Kiel gelegt wurde, sollte sie nicht nur die längste, sondern

**WIE EINE GOTISCHE KATHEDRALE:** Das Spantengerüst der *Jenetta* in der Robbe & Berking-Werfthalle im Juni 2018 lässt die Dimensionen der berühmten Regatta-Yacht bereits erahnen

**NICHT MEHR ZU RETTEN:** Der historische Rumpf der *Jenetta* lässt sich nicht wiederherstellen, gibt aber Aufschluss über die Bauweise

auch die schnellste jemals gebaute 12er-Yacht werden. Die Pläne stammten vom schottischen Yacht-Designer Alfred Mylne, dem auch die Werft westlich Glasgows gehörte. Der ambitionierte Auftrag kam von Sir William Parker Burton (1864–1942), dem vermögenden Präsidenten der britischen „Yacht Racing Association".

Er wollte mit der *Jenetta* dem US-amerikanischen Industriellen Harold S. Vanderbilt Paroli bieten, dessen Zwölfer *Vim* Ende April 1939 in New York vom Stapel gelaufen und seither in britischen Gewässern die schnellste Yacht ihrer Klasse war. Vanderbilt galt als nahezu unschlagbar. Das sollte sich mit der *Jenetta* ändern, und tatsächlich erreichte sie bei ersten Testfahren höhere Geschwindigkeiten als ihre Konkurrentin *Vim*.

## Bald wieder fit

Aber mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs am 1. September 1939 war dann alles vorbei. Einen Sieg über die *Vim* sollte Burton nicht mehr erleben: Er starb im Kriegsjahr 1942. Die Familie verkaufte die stolze Mahagoni-Yacht, deren Verbleib sich dann über Jahrzehnte verlor, bis sie im eingangs beschriebenen erbarmungswürdigen Zustand in Kanada wieder auftauchte.

Doch schon bald wird „Lady Jenetta" wieder so schön sein wie im Sommer 1939. Dann wollen die neuen Eigner, eine Gruppe von Enthusiasten aus Norddeutschland und Dänemark, die entgangenen Siege des Jahres 1939 nachholen. Dieses Projekt lassen sie sich rund zwei Millionen Euro kosten. „Das soll ein sehr, sehr schnelles Regattaschiff werden," sagt Werftleiter Sönke Stich. „Und daran arbeiten wir alle hier mit großem Einsatz."

Der *Jenetta*-Wiederaufbau ist das dritte große Prestigeobjekt der Flensburger Werft, die in diesem Jahr genau zehn Jahre alt wird. Alles begann mit dem Rückbau der Marine-Zwölfer *Ostwind* zur *Sphinx* von 2006 bis

## BESSER ALS DIE KONKURRENZ

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs war alles vorbei. Einen Sieg über die *Vim* sollte Sir William Burton nicht mehr erleben.

2008. Im Jahr 2005 hatte Oliver Berking die von der Deutschen Marine ausgemusterte Ausbildungsyacht *Ostwind* von der Verwertungsgesellschaft des Bundes (VEBEG) gekauft und einer grundlegenden Restaurierung nahe an den Originalbauplänen der Bauwerft „Abeking & Rasmussen" zurück zur ursprünglichen *Sphinx* aus dem Jahre 1939 unterzogen.

Dieses Projekt war zugleich die Geburtsstunde von „Robbe & Berking Classics", denn man wollte das mühsam erworbene Fachwissen weiterverwenden. So entstand die Spezialwerft im Flensburger Industrie-

**SCHRAUBEN, KLEBEN UND DÜBELN:** Beim Wiederaufbau der *Jenetta* orientieren sich die R&B-Bootsbauer an der historischen Planken-Einteilung

**KOPF AN KOPF:** Die beiden britischen Zwölfer K10 *Clymene* von 1924 und K14 *Miquette* von 1934 auf Parallelkurs beim „Stirling Cup“

hafen mit dem Hauptziel, klassische Motor- und Segelyachten zu restaurieren sowie Klassiker-Replikate zu bauen.

## Gefüllte Auftragsbücher

Insgesamt zwölf Neubauten wurden seither realisiert, darunter von 2012 bis 2014 das zweite Prestigeobjekt: die *Siesta*, der erste 12er „Anker“-Neubau in Deutschland seit dem Zweiten Weltkrieg. Und seit Sommer 2017 werkelt man nun also an dem überaus prestigeträchtigen Objekt Nummer Drei, dem Wiederaufbau der *Jenetta*.

Längst ist „Robbe & Berking Classics“ in Deutschland führend im Holzbootbau. Zum erfolgreichen Marketing der Flensburger Spezialwerft hat neben den Prestigeobjekten auch der seit 1995 gemeinsam mit dem „Flensburger Segelclub FSC“ ausgerichtete „Stirling Cup“ für Klassische Yachten auf der Förde beigetragen. Als Höhepunkte der alljährlich im Juni ausgetragenen Regattaserie gelten die Rennen der 12-mR-Yachten, die sich im Clubhafen des FSC in Glücksburg-Quellental versammeln. Stich ist sicher: „Das hat die Classic-Szene nach Flensburg gezogen, und wir haben mit Pflege, Instandsetzung und Restaurierung stramm zu tun. Wir sind auf Jahre ausgebucht.“ Anfragen sind dennoch jederzeit willkommen. ⚓

### INFO

Die Robbe & Berking Classics GmbH & Co. KG ist seit 2008 eine auf den Holzbootbau spezialisierte Flensburger Werft und Tochter der Robbe & Berking Silbermanufaktur seit 1874 GmbH & Co. KG in Flensburg. Sie beschäftigt 22 festangestellt Mitarbeiter und zahlreiche Subunternehmen.

**Robbe & Berking Classics**
Am Industriehafen 5
24937 Flensburg
Tel.: 0461/31803060
Netz: www.robbeberking.com


Gewaltige Technik

nur € 14,99

144 Seiten · ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-86245-733-5
€ (D) 14,99
früher: € 26,99

144 Seiten · ca. 250 Abb.
ISBN 978-3-86245-727-4
€ (D) 26,99

nur € 12,99

144 Seiten · ca. 270 Abb.
ISBN 978-3-86245-649-9
€ (D) 12,99
früher: € 26,99

JETZT BEI AMAZON, IM BUCHHANDEL
ODER UNTER GERAMOND.DE

GeraMond

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München © andrey pol

**IM GESPRÄCH:** Stephan-Thomas Klose traf den Robbe & Berking-Werftchef (li.) auf der *Jenetta*-Baustelle in Flensburg

### Zur Person:

Der Boots- und Schiffbaumeister **Sönke Stich** (42) ist seit 2010 bei Robbe & Berking, zunächst als Betriebsleiter und heute als Werftchef. Zuvor hat er acht Jahre in Norwegen als Bootsbauer gearbeitet, ein Jahr als angestellter Bootsbauer bei einer Werft im Hardangerfjord und anschließend sieben Jahre als selbstständiger Bootsbauer in Drobak südlich Oslo für den Bau und die Restaurierung von Holzbooten.

Interview

# „Wir wissen genau, wie gebaut wurde“

## Im Gespräch mit Robbe & Berking-Werftleiter Sönke Stich

**SCHIFF***Classic:* Was ist das für ein Gefühl, an einem historischen Prestigeobjekt zu arbeiten?
**Sönke Stich:** Wir stellen uns hier primär den technischen Herausforderungen, die klassischen Linien so wiederentstehen zu lassen, wie sie damals geplant waren. Das soll ein sehr, sehr schnelles Regattaschiff werden, und daran arbeiten wir alle mit großem Einsatz. Darum geht es in erster Linie und weniger um die Frage, ob wir an einem historischen Projekt arbeiten.

**SCHIFF***Classic:* 2014 waren zwei Jahre Bauzeit veranschlagt; jetzt sind es schon vier Jahre. Ist Ihnen das Projekt aus dem Ruder gelaufen?
**Sönke Stich:** Es stimmt: Wir haben 2014 breit kommuniziert, dass wir mit dem Projekt angefangen haben. Aber das haben wir ohne einen Kunden getan. Die Spanten wurden hergestellt in der Hoffnung, ein paar Eigner einzusammeln. Dann sind wir aber schnell wieder zurückgerudert, weil wir noch viele andere Dinge zu tun hatten. Und so haben wir das alles wieder beiseite gepackt und die Stahlspanten ins Regal gestellt. So richtig angefangen haben wir also erst im Sommer 2017.

**SCHIFF***Classic:* Ihr Ziel ist jetzt der Juli 2019, wenn der NYYC 175-jähriges Bestehen in Newport feiert. Was wurde bereits geleistet, und was ist noch zu tun?
**Sönke Stich:** Wir sind beim Bau des Rumpfes, das heißt wir planken jetzt auf. Das dauert ungefähr zwölf Wochen. Drei Wochen haben wir schon verbraten, sind also gut im Zeitplan. Danach wollen wir den Rumpf durchschlichten. So nennt man das, wenn man die Außenhaut in Form bringt und beschichtet. Dann geht es raus vor die Tür. Die Yacht wird umgedreht und in die andere Halle gebracht. Es folgen die Inneneinrichtung, die Decks und die Segeltechnik. Im September bauen wir den Mast für das Boot, 25 Meter über Deck, insgesamt 27 Meter, aus Sprooth Holz, also nordamerikanischer Fichte aus Alaska. Das Holz liegt bereits in Holland bereit.

**SCHIFF***Classic:* Welche Hölzer kommen zum Einsatz?
**Sönke Stich:** Die Spanten sind aus Eschenholz, ein traditioneller Werkstoff für diesen Zweck. Die Beplankung ist Mahagoni. Das Teakdeck ist modern angelehnt und wird aus drei Lagen gebaut: die untere Lage aus Zedernholz, dann kommt eine Sperrholzschicht und obenauf Teak.

Man spricht insgesamt von einer Kompositbauweise: Stahlspanten, Holzspanten, Holzbeplankung. Alles wird miteinander verschraubt, aber auch verklebt. Wir verbessern die alte Bauweise durch unsere Form der Verklebung. Dabei orientieren wir uns an der alten Plankeneinteilung. Wir haben das alles 2010 nach der Bergung vermessen und dokumentiert. Deswegen wissen wir genau, wie es gebaut war.

**SCHIFF***Classic:* Was macht den besonderen Reiz aus, eine historische 12er wieder aufzubauen?
**Sönke Stich:** Wir bauen nach den historischen Regeln, den Lloyds Rules von 1939. Die Flotte an 12ern in der Ostsee umfasst derzeit 20 Schiffe. Ein weiteres Boot dazu zubringen, ist wirklich großartig. Bisher war in Newport Nordamerika immer die größte 12er-Flotte. Jetzt haben wir sie hier bei uns! ⚓

# Für *Schiff Classic*-Abonnenten:

# Digital-Upgrade für nur 90 Cent

Holen Sie sich Ihr *Schiff Classic*-Abo jetzt auch auf Ihr Smartphone oder Tablet. Als Print-Abonnent erhalten Sie jede eMag-Ausgabe für nur 90 Cent.

**Immer griffbereit**
Sie haben jede Ausgabe und damit alle Beiträge überall dabei.

**Teilen**
mit Freunden oder Familie: auf bis zu drei Endgeräten gleichzeitig lesen.

**Vorsprung**
Mindestens 1 Tag vor Ihrer Print-Ausgabe verfügbar.

**Jetzt online bestellen und die erste eMag-Ausgabe kostenlos lesen!**

## www.schiff-classic.de/upgrade

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Im Fokus der NS-Propaganda

# Kapitänleutnant Schepke

**Er war einer der größten „Stars“ des frühen U-Bootkrieges und des Medienrummels, der ihn begleitete. Die Karriere von Joachim Schepke führt beispielhaft vor, wie das Regime Helden formte – und welche Ernüchterung folgen konnte**

Von Christian Kättlitz

**TREFFER:** Torpediertes Handelsschiff in einem alliierten Geleitzug. Die Konvois sind ab 1942 deutlich besser gesichert worden Foto: Interfoto/Miller

**IDEALE PROPAGANDA-FIGUR:**
**Ähnlich den Jagdflieger-Assen dienten U-Boot-Kommandanten wie Joachim Schepke dem Regime als Vorzeige-Helden**

Foto: picture-alliance/arkivi

**EINFAHRT IN DEN KIELER HAFEN: U 19 war ein Boot vom Typ II B, mit dem Kapitänleutnant Joachim Schepke in den ersten Kriegsmonaten operierte**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Eines vorweg: Der Versuch, der Biografie des Menschen Joachim Schepke nachzuspüren, führt schnell in eine Sackgasse. Denn was dieser an nicht-soldatischen, nicht-politischen Spuren hinterließ, nimmt sich so spärlich aus wie eine Sehrohr-Silhouette in hoher Dünung.

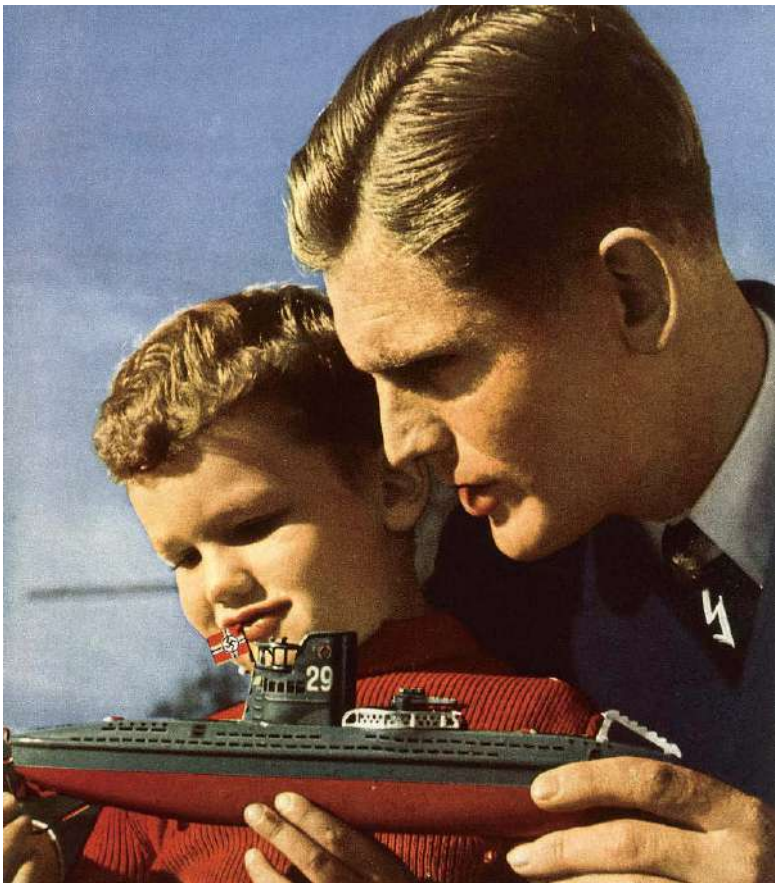
Geboren 1912 in Flensburg in eine Marinefamilie, aufgewachsen in Kiel, groß, fotogen, eine männlich-kantige Erscheinung. Am Turm seines letzten Bootes prangte ein Pantheremblem, dazu war er wohl auch Vater eines Sohnes – darauf deutete eine Wochenschau. Viel mehr Persönliches findet sich nicht; lediglich eine Laufbahn.

## Medialer Profi

Diese erschöpft sich in Zahlenreihen über Versenkungserfolge und Kommandierungslisten, und wird ergänzt durch offiziöse Aufnahmen aus dem Skiurlaub, verblichene Autogrammkarten sowie ein 1940 erschienenes Buch mit dem Titel *U-Bootfahrer von heute*. Vorgeblich ist es Schepke selbst, der darin im lockeren Werbeton über seine Lebenswelt berichtet („Stell Dir eine Zigarre vor, innen hohl und außen aus Stahl, dann ist das U-Boot schon fast fertig"), seine Leser aber auch als „gewissenhafte Arier" sowie Juden als „Schöpfungsprodukte" anspricht, mit denen ein ehrbarer deutscher Seemann „nur schwerlich seinen Raum teilen" würde.

Deshalb, und auch weil er mit strammem Hitlergruß im Rampenlicht des Berliner Sportpalastes stand, hat man Schepke zunächst zum Idol erkoren, später als „Hunderprozentigen" abklassifiziert. Aber was verraten solche Sprache und solche Gesten wirklich über einen Karriereoffizier der damaligen Zeit, außer dass er den Erwartungen entsprach? Joachim Schepke anders als durch die Brille der Kriegsberichterstatter zu betrachten ist heute praktisch unmöglich.

Bei Kriegsausbruch 1939 war Schepke schon beinahe ein Jahr lang U-Bootkommandant und fast zehn Jahre Marinesoldat. Damit gehörte er zu den noch friedensmäßig geschulten Profis, die ihre Laufbahn in der



**KINDERLEICHT: „Stell Dir eine Zigarre vor, innen hohl und außen aus Stahl, dann ist das U-Boot schon fast fertig". Schepke bei seiner zweiten Verwendung, der Propaganda-Arbeit**

Foto: picture-alliance/ akg-images

Weimarer Republik begannen. Während der ersten Kriegsmonate operierte er mit den Typ-II-Booten U 3 und U 19 in der Nordsee. Dabei versenkte er bis zum April 1940 elf überwiegend kleinere Handelsschiffe mit insgesamt 18.063 BRT. Mit diesen Erfolgen hatte es Schepke zwar noch nicht zum Kriegshelden gebracht – sein Name blieb der Öffentlichkeit unbekannt –, doch hatte er sich in den Augen seiner Vorgesetzten hinreichend bewährt, um nach den kleinen Küsten-Booten einen größeren, hochseegängigen Typ VII zu übernehmen. In seinem Fall das soeben auf der Kieler Germaniawerft im Bau befindliche U 100.

## Erfolg mit U 100

Dieses Boot, einsatzbereit im August 1940, war es, mit dem Schepke bekannt werden sollte. Die runde Nummer verband sich mit seinem Namen wie U 47 mit Günther Prien und U 99 mit Otto Kretschmer, den beiden prominentesten U-Boot-Kommandanten jener Zeit. Und genau in deren Olymp sollte nun bald auch Schepke aufsteigen. Freilich, er sollte nie die Spitze des Tonnage-Throns

**WIE POPSTARS: Schallplattenaufnahme eines Berichts von Kapitänleutnant Engelbert Endraß über den bereits gefallenen Günther Prien** Foto: Interfoto/Hermann Historica

erklimmen und ihm gelang auch kein spektakulärer Erfolg gegen ein feindliches „Dickschiff". Aber seine Feindfahrten im Nordatlantik im zweiten Halbjahr 1940, gerade während des Höhepunktes der Goebbelschen U-Boot-Propaganda, verliefen so erfolgreich, dass er in dieser Zeit zu den absoluten „Assen" zählte. Als Schepke am 1. Dezember 1940 das Eichenlaub zum Ritterkreuz erhielt, hatte er 38 versenkte oder beschädigte Handelsschiffe mit 155.945 BRT auf seinem Konto. Dem gleich kamen zu diesem Zeitpunkt eben nur noch Kretschmer mit 40 sowie Prien mit 30 Schiffen (jeweils etwa 207.000 und 190.000 Tonnen).

## Faszination U-Boot

Darüber hinaus besaß Schepke eben noch diese andere Qualität, die ihm sicher nicht zufällig seinen Spitznamen „Ihrer Majestät bestaussehendster Offizier" antrug. Sein Erscheinungsbild und seine konforme politische Haltung machten ihn – gemeinsam mit den Versenkungserfolgen – zu einem Liebling der NS-Propaganda, für deren Produktion von Heldenbildern er sich damit in jeder Hinsicht eignete.

Prädestiniert war hierfür bereits die U-Bootwaffe an sich. Die hermetischen und stärker als in anderen Waffengattungen von ihrem Führer abhängigen Crews boten sich als besonders naheliegende Metapher für die

**VORBILD PRIEN: Nach seinem spektakulären Erfolg in Scapa Flow begrüßt der Befehlshaber der U-Boote Admiral Karl Dönitz den Kommandanten persönlich** Foto: Interfoto/Austrian National Library/Weltbild

Volksgemeinschaft an; zumal sie, gemessen an der Personalstärke, auch besonders spektakuläre Erfolge erzielen konnten. Dass die Besatzungen dabei oft genug Totalverluste erlitten, schmälerte die Faszination nicht, ganz im Gegenteil. Es verlieh ihren Einsätzen einen schicksalhaften Zug, der den Mythos weiter beförderte.

Die Feindfahrten der U-Boote wurden von Kriegsberichterstattern begleitet, die erfolgreicheren Kommandanten zu Stars aufgebaut, ihre Namen im Wehrmachtsbericht genannt (Schepke erstmals am 29. August 1940), in Wochenschauen und auf den Podien des Reiches vorgeführt, sie hielten Ansprachen in Rüstungsbetrieben; es gab Postkarten mit ihrem Konterfei und manche, wie Prien, gaben ihren Namen für Straßen oder Brettspiele.

## Belohnung

Zwar erreichte Schepke nie die Prominenz des „Stiers von Scapa Flow“, doch auch er wurde auf einer ausgedehnten PR-Tour, die ihn im Januar 1941 unter anderem nach Berlin und München führte, von enthusiastischen Sprechchören gefeiert und von Autogrammjägern bestürmt. Er gehörte zum Kreis der Kriegshelden, dessen Eintrittskarte für gewöhnlich das Ritterkreuz war. Ein Orden, dem die Wochenzeitung *Das Reich* eine „Magie“ zuschrieb, welche seinen Träger sowohl „unvermittelt zum Repräsentanten klassischer Soldatentugenden“ beförderte, als auch zu einem Vertreter „des Heroischen, wie es diese Zeit zu schaffen beginnt“.

Schepke erhielt ihn am 24. September 1940, noch während er sich auf seiner zehnten Feindfahrt befand. Kurz zuvor hatte er per Funk die Versenkung von acht Schiffen mit über 60.000 BRT gemeldet. Damit wäre er nach seiner Rechnung über die Grenze von 100.000 BRT versenkter Tonnage gekommen, die seit Anfang des Jahres Voraussetzung für die Ritterkreuzverleihung war. Zwar stimmten Schepkes Zahlen nicht ganz, doch genügten sie dem Befehlshaber der U-Boot Karl Dönitz für die Auszeichnung.

**NICHT IMMER KORREKT: Die Versenkungsziffern stimmten nicht ganz, was das Regime nicht davon abhielt, Schepke mit dem höchsten Orden zu bedenken** Foto: picture-alliance/arkivi

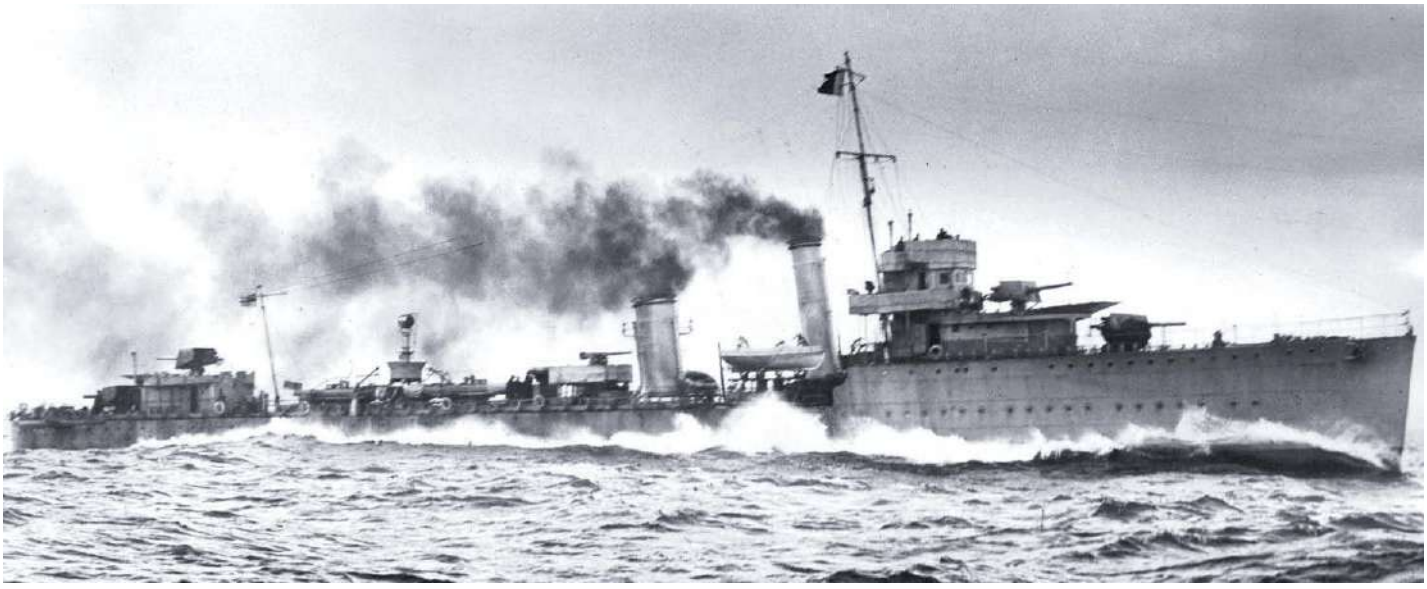
Schepkes Kameraden wachten eifersüchtiger über dessen Meldungen und damit ihren eigenen Rang. Zu den oben genannten Erfolgen am Konvoi HX. 72, die unter anderem drei Tanker umfassten, vermerkte zum Beispiel Günther Prien in seinem Kriegstagebuch: „Na na, ich habe überhaupt nur zwei Tanker [im Konvoi] feststellen können.“ Auch beschuldigte er Schepke indirekt die eigenen Tonnagezahlen erheblichen zu beschönigen.

## Früher Tod

Zwar wurde Prien von der Operationsabteilung des BdU für diese Kritik gerügt, das Schmähwort von der so genannten „Schepke-Tonnage“ fand aber dennoch Eingang in die U-Bootwaffe – und auch Dönitz sah künftig genauer hin. Als Schepke nach Abschluss seiner zwölften Feindfahrt im November 1940 das Überschreiten seiner persönlichen Erfolgsgrenze von 200.000 BRT meldete, erhielt er das hierfür vorgesehene Eichenlaub zum Ritterkreuz, allerdings gab der BdU diese Meldung aus Rücksicht auf den Betriebsfrieden zunächst nicht an die Öffentlichkeit.

Dies geschah erst drei Wochen später, nachdem Schepke noch einige weitere Schiffe versenkt hatte. Tatsächlich waren die Vorwürfe, die an ihn herangetragen wurden, nicht ganz unberechtigt. Von den knapp 224.000 BRT, die Schepke im Lauf seiner Dienstzeit als versenkt meldete, waren am Ende nur 155.882 BRT wirkliche Verluste. Beschädigt wurden weitere 17.229 BRT.

Aber mit wieviel Eifer diese Zahlenspiele in jenen Tagen von allen Beteiligten auch betrieben wurden: Am Ende war der U-Bootkrieg kein harmloser Ligasport, bei dem



**TÖDLICHES SCHICKSAL: Der britische Zerstörer *Vanoc* rammte in den Morgenstunden des 17. März 1941 U 100, der Kommandant Joachim Schepke hatte keine Chance** Foto: Interfoto/Mary Evans/Imperial War Museum/Robert Hunt Library

**FEINDFAHRT: Ein beliebtes Sujet auf Gemälden (hier des Marinemalers Claus Bergen) und Postkarten waren Unterseeboote in sturmgepeitschter See** Foto: Interfoto/Hermann Historica

überdies nur eine Seite punktete. Die „Erste glückliche Zeit", in der Dönitz' Männer bei minimalen eigenen Verlusten maximale Operationserfolge erzielen konnten, ging im Frühjahr 1941 ihrem Ende entgegen. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Royal Navy sich allmählich auf die deutsche U-Bootkriegsführung von französischen Basen aus eingestellt, ihr Konvoi-System optimiert, die Zahl der Geleitfahrzeuge vermehrt und einige technische Verbesserungen eingeführt.

Nachdem während der sechs Monate zuvor lediglich drei Boote durch Kriegseinwirkung verlorengegangen waren, kehrten allein im März und April 1941 sieben nicht von der Feindfahrt zurück. Darunter war auch Schepkes U 100.

Beim Versuch, an den Konvoi HX. 112 heranzukommen, wurde das Boot dreimal von den Begleitzerstörern *HMS Walker* und *HMS Vanoc* unter Wasser gedrückt – zuletzt am 17. März gegen 2:30 Uhr nachts nach Radarortung. Bei der anschließenden Wasserbombenverfolgung wurden die Presslufttanks beschädigt, was Schepke zum sofortigen Auftauchen zwang. Diese Gelegenheit ließ sich Lieutenant-Commander James Deneys, Kommandant der *Vanoc*, nicht entgehen und setzte zum Rammstoß an. Das 1.200 Tonnen schwere Schiff zerquetschte dem auf seinem Kommandoturm stehenden Schepke die Beine, dann stürzte er in die See. Nur sechs Mann überlebten.

## Schwerer Verlust

Für den 29-jährigen Kapitänleutnant war der Angriff tödlich – und für das Propagandaministerium ein Problem. Denn nicht allein dieser Kriegsheld fiel der Sicherung von HX. 112 zum Opfer, sondern auch Otto Kretschmer (U 99), der in Gefangenschaft geriet. Zudem war zur selben Zeit Günther Priens U 47 vermisst und blieb es. Damit hatte die U-Bootwaffe innerhalb kürzester Zeit ihr komplettes Spitzentrio verloren. Die Briten warfen daraufhin Flugblätter über Deutschland ab, und Premierminister Churchill informierte die Öffentlichkeit in einer Unterhausrede persönlich darüber. Die Prominenz, zu der die deutsche Kriegspropaganda ihren U-Boothelden verholfen hatte, fiel Berlin nun mit ganzer Härte auf die Füße. Ganze fünf Wochen dauerte es, bis der Wehrmachtsbericht den Verlust von Schepke und Kretschmer einräumte, noch einmal solange brauchte die Meldung über Prien, die zwischen Erfolgsmeldungen versteckt war.

Damit war die „Erste glückliche Zeit" der U-Bootwaffe in der Tat beendet. Sie konnte erst 1942, vor allem vor der amerikanischen Ostküste, ähnlich leicht wiederholt werden. Aber U-Boot-Helden, zu denen Schepke gehörte, produzierte sie nicht mehr. ⚓

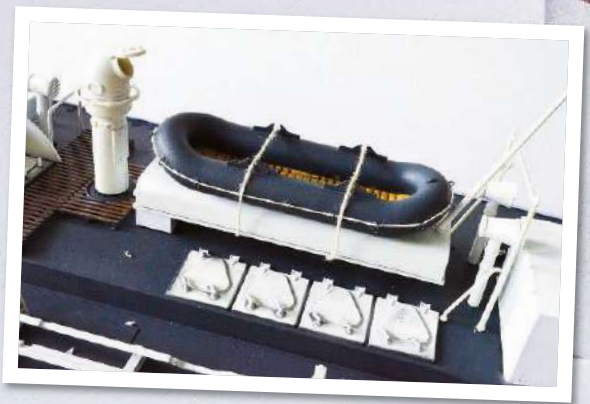
**SYMBOLTRÄCHTIG: Was der Pour le Merite im Ersten Weltkrieg, das war das Ritterkreuz mit seinen Steigerungen (Eichenlaub, Schwerter, Brillanten, Goldenes Eichenlaub) 1939 bis 1945** Foto: Interfoto/Hermann Historica

### STANDARD-AUSZEICHNUNG Ritterkreuz und U-Boot-Waffe

Während Günther Prien das erste Ritterkreuz in der U-Boot-Waffe (am 18. Oktober 1939) noch für die medienwirksame Versenkung des Schlachtschiffes *Royal Oak* in Scapa Flow erhielt, galt dieser Orden ab Februar 1940 als Standard-Auszeichnung für das Erreichen von 100.000 BRT versenkter Handelsschiffstonnage. Aufgrund des hohen Propaganda-Effekts einer Ritterkreuzverleihung wurde dieser Standard jedoch bald allgemein unterlaufen. Von den 122 U-Boot-Kommandanten, die mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurden, erfüllten lediglich 32 die Voraussetzungen. Einige der späteren Ordensträger hatten sogar kein einziges Schiff versenkt (Paul Brasack, RK am 30. Oktober 1944) oder nur eine einzige Feindfahrt absolviert (Kurt Dobratz, RK am 23. Januar 1945).

Dank ausgefeilter Maltechniken erzielt der Modellbauer ein fotorealistisches Aussehen

Mit zahlreichen Details wie diesen Seeminen oder …



… diesem sehr schönen Schlauchboot aus Resin kann man das Modell bedeutend aufwerten

Schnellboot S-38 im Maßstab 1:35

# Ihr wurdet erhört!

**Lange mussten die Fans warten, doch nun hat Italeri nachgelegt und einen Bausatz des frühen S-38-Schnellbootes herausgebracht**

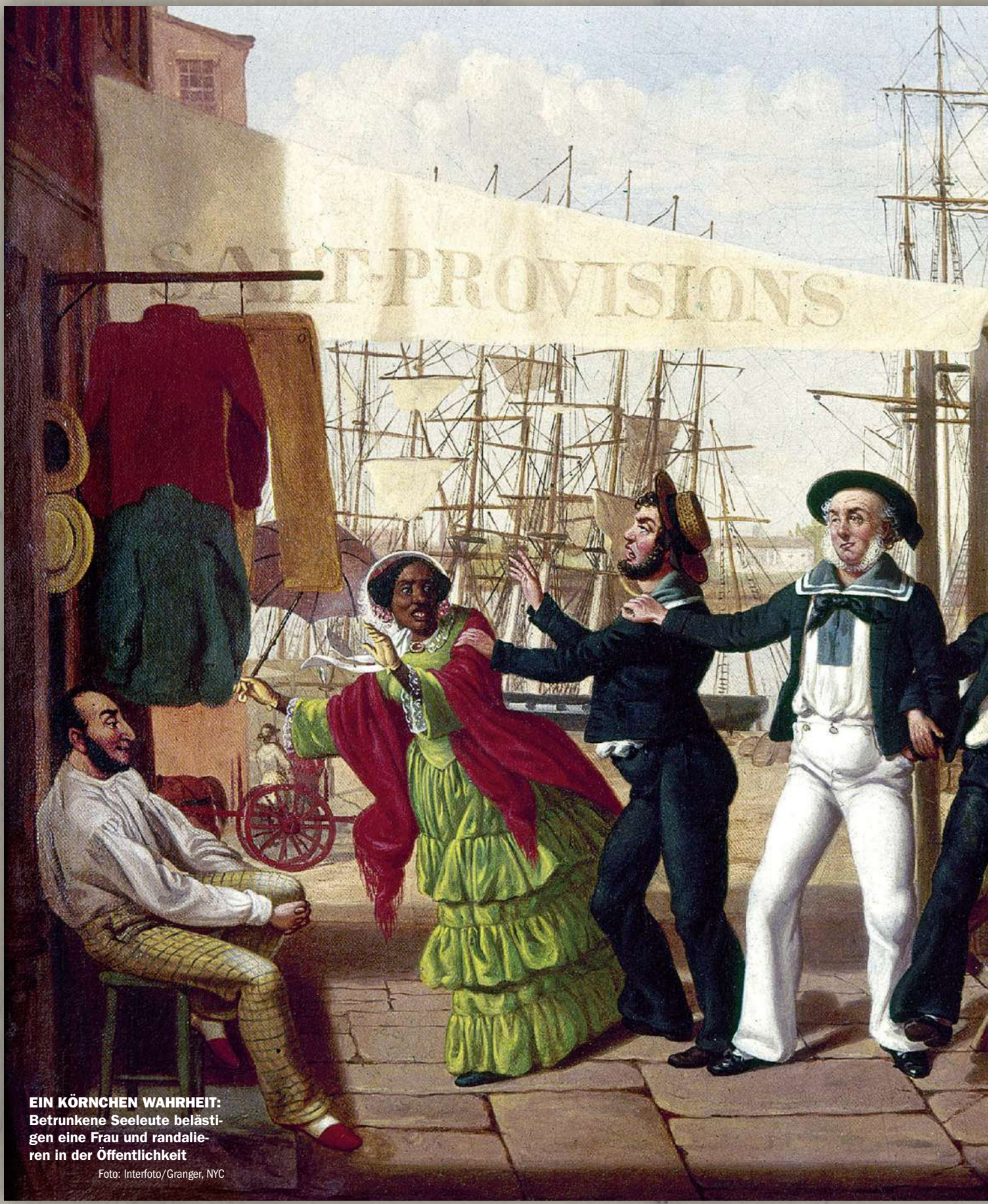
Von Michael Franz

**Mit einfachen Kniffen kann der Modellbauer Holz auch mit Ölfarben darstellen**

Einige Jahre sind bereits vergangen, als Italeri die Modellbauwelt mit der Ankündigung überraschte, ein deutsches Schnellboot vom Typ S-100 im Maßstab 1:35 anzubieten. Mehr als 100 Zentimeter misst das Modell und besteht aus über 500 Einzelteilen. Ehrensache, dass Italeri nun mit dem Typ S-38 und seinem ungepanzerten Brückenaufbau nachlegt. Der Hersteller hat einige Teile überarbeitet und viele neue Elemente ergänzt, die Qualität ist weitgehend sehr gut. *ModellFan* zeigt, wie Sie das Modell weiter aufwerten können, etwa mit Fotoätzteilen von eduard sowie mit Bauteilen aus dem 3D-Druck. Außerdem erklärt das Magazin, wie Sie das Boot vernünftig altern und bemalen.

Fotos: Michael Franz

***Wie aus dem Schnellboot nicht nur ein Vitrinensprenger, sondern ein echter Blickfang wird, erfahren Sie in der ModellFan 10/2018, die am Kiosk für Sie bereitliegt.***




**EIN KÖRNCHEN WAHRHEIT:** Betrunkene Seeleute belästigen eine Frau und randalieren in der Öffentlichkeit

Foto: Interfoto/Granger, NYC

Der Rausch der Meere

# Besanschot an!

**„What shall we do with the drunken sailor...?" Es verwundert nicht, dass das wohl bekannteste Arbeitslied der Seeleute vom Trinken handelt. Denn wer zur See fährt, säuft – vom Schiffsjungen bis zum Kapitän. Heißt es. Doch die Kulturgeschichte des Alkohols an Bord zeigt mehr: Er ist Freund und Feind der Seefahrer**

Von Dr. Frederik Vongehr

**DER KLASSIKER: Piraten, die ihren Beutezug in einer Spelunke ausgiebig begießen, tauchen regelmäßig in Seefahrerromanen und -filmen auf** Foto: Interfoto/Granger, NYC

Der trunkene Seemann, der mit seinen Kumpanen die Kneipen der Hafenstädte bevölkert und auch ansonsten nicht ohne Flasche in der Hand auskommt, gehört zu den beliebten Mythen der Seefahrt.

Diese Vorstellung ist häufiges Motiv der Literatur, doch ist sie zweifelsohne eine einseitige, durch den Blick der Landratten geprägt, die den Seemann eben nicht in seiner natürlichen Umgebung zu Gesicht bekommen und auf Momentaufnahmen aus dessen manchmal allzu ausgelassener Freizeit angewiesen sind. Die oft kolportierte Trunksucht der Seeleute beruht auf einer verfälschten Wahrnehmung der Landbevölkerung, die Schiffsbesatzungen nur während der Hafenliegezeiten antreffen kann.

Freilich versucht mancher Seemann Heimatferne und Einsamkeit in Hafenkneipen zu ertränken. Der Alkoholkonsum von Bordpersonal ist jedoch heute zivil und militärisch keineswegs höher als der von Zeitgenossen an Land. Durch die Bedienung von Maschinen, ausgedünnte Personalkörper, den dichter gewordenen Schiffsverkehr und rigide Fahrpläne sind Vernachlässigungen der Pflichten in Form von alkoholischen Exzessen während der Fahrzeit ohnehin kaum möglich, sodass der Seemann erst während der Liegezeiten im Hafen oder auf Reede, fern von seinen dienstlichen Verpflichtungen, Alkohol konsumieren kann.

Heutige Frachtwege mit automatisierten Verladesystemen und gigantischen Containerbrücken haben aber auch die Hafenliegezeiten als Landgangoption auf das allernötigste Minimum reduziert und dezimierte Besatzungen lassen die Anforderungen an den einzelnen Menschen steigen.

Doch woher stammen die Mythen über den bei Seeleuten verbreiteten Alkohol, die dem Großteil der heutigen Fahrensleute zweifellos Unrecht tun? Die Legenden sind Ansichten aus einer längst vergangenen Zeit, als noch Segler und später Stückgutfrachter die Weltmeere befuhren.

In der Tat gehörte der Alkohol einst zum festen und nicht nur gelegentlichen Bestandteil der Verpflegung an Bord, und wie ein Blick in die Geschichte zeigt, vor allem auch aus gesundheitlichen Aspekten.

Klagen über die Trunkenheit der Matrosen gab es durch die Jahrhunderte hinweg, wobei hier vor allem Quellen aus den Marinen nördlicher Länder vorliegen. Im Bereich des Mittelmeeres scheinen derartige Probleme nicht an der Tagesordnung gewesen zu sein, was vielleicht an der historisch und klimatisch bedingten starken Verbreitung des Weines liegt. Er gilt dort schon seit der Antike als Grundnahrungsmittel, wobei die Römer ihn mit Wasser verdünnt genossen – puren Wein hingegen tranken nur die Barbaren.

Zweifelsohne führten überall Trinkgelage nicht selten zu Disziplinlosigkeiten an Bord und teils auch Meutereien, weshalb man den Konsum einzuschränken versuchte.

## Immer im Suff?

Tatsächlich gab es einen Hang der Seeleute zum Alkohol, wie der britische Flottenarzt Sir Gilbert Blane vermerkte. Dieser leitete die Affinität zu berauschenden Getränken von den großen Mühseligkeiten des Seemannslebens ab. Zugleich aber vertat er noch die Vorstellung, dass alle Arten alkoholischer Getränke der Gesundheit der Seeleute durchaus zuträglich seien.

Die Gründe für den Alkohol an Bord liegen jedoch nicht nur in seiner berauschenden Wirkung. Monate- bis jahrelange Reisezeiten der großen Entdeckungsfahrten, die mit dem Beginn der frühen Neuzeit einsetzten, ließen die ausreichende Verproviantierung an Bord zum Problem werden.

Vorräte an Nahrungsmitteln und Trinkwasser mussten für lange Zeiträume mitgeführt werden, ohne dass es Hoffnung auf Nachschub gab. Die Berechnung der Vorräte war unsentimental: Diese reichten meist nicht für alle Mitfahrenden, aber das Versterben eines Teiles der Besatzung unterwegs war einkalkuliert.

**„Ohne es durch ein Tuch zu seihen, war es nicht trinkbar, und dann musste man noch die Nase zuhalten “**

Das Wasser war miserabel, weswegen man den Alkohol vorzog

Ein besonderes Problem stellte fortan das Trinkwasser dar. Zwar ersann man unterschiedliche Verfahren, um Seewasser zu filtrieren oder zu destillieren, doch bis zur Einführung der Dampfschifffahrt konnten diese Methoden nur unzureichende Mengen liefern. Folglich musste man Vorräte in hölzernen Fässern mitführen, die Gefahr liefen zu

**POPULÄR:** **Eine berühmte britische Ballade besingt Sir Patrick Spens, „the best sailor that ever sailed the sea“**
Foto: Interfoto/Mary Evans/ Mark Furness

**STEILE KARRIERE:** **Grog setzte sich als wärmendes und mit Zitrone und Zucker versetztes schmackhaftes Getränk weltweit durch**
Foto: Interfoto/UIG/ Univeral History Archive

faulen. Das Trinkwasser wurde oft bereits in einer niedrigen Qualität in die Fässer gefüllt: Es entstammte auf englischen Schiffen meist aus mit zivilisatorischen Abfällen verdreckten Flüssen wie der Themse.

Die Fäulnis des Wassers war aber kurioserweise notwendig, um dieses überhaupt trinkbar zu machen, ohne daran zu Grunde zu gehen: Nach zwei bis drei Monaten bildeten sich darin nämlich fadenziehende Algen, die das Wasser von Schwebstoffen reinigten, jedoch nicht ohne diesem einen unangenehmen Eigengeschmack zu verleihen.

## Schlechtes Trinkwasser

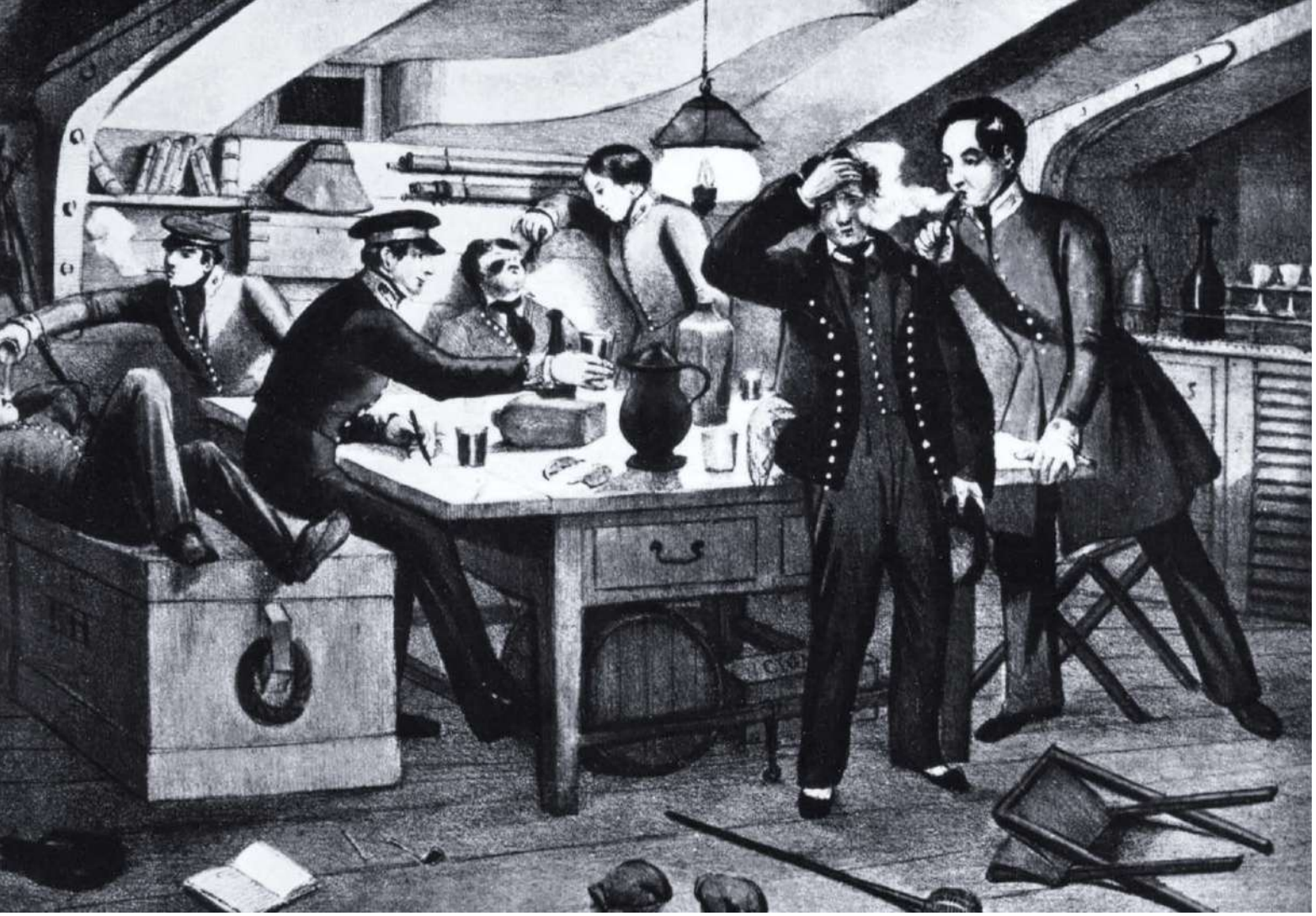
Beim Öffnen der Trinkwasserfässer verbreitete sich ein bestialischer Gestank an Deck und zum Vorschein kam eine von Algen durchsetzte Brühe, manchmal schwarz wie Tinte. Der deutsche Schriftsteller Johann Gottfried Seume (1763–1810), der als Soldat nach Nordamerika verschleppt und unfreiwilliger Teilnehmer einer wochenlangen strapaziösen Überfahrt wurde, berichtet in seiner Autobiographie: „Ohne es durch ein Tuch zu seihen, war es nicht wohl trinkbar, und dann musste man immer noch die Nase zuhalten, und dann schlug man sich doch noch, um nur die Jauche zu bekommen.“

Daher verließ man sich besser auf weniger verderbliche und zugleich wohlschmeckendere alkoholhaltige Getränke. Wein hielt sich länger als reines Wasser und so führte man ihn in großen Fässern oder auch Flaschen mit, die man mit Olivenöl abdeckte. Es erstaunt daher nicht, dass die Spanische Armada, die 1588 gegen England ausgesandt wurde, um den Sturz Elizabeth I. zu erzwingen, zwar 57.000 Liter Trinkwasser, jedoch 82.000 Liter Wein mitführte. In der spanischen, portugiesischen, italienischen und französischen Flotte stand den Angehörigen sogar per Speiserolle bis zu ein Liter Wein täglich zu. Der für die Entwicklung der Schiffshygiene bedeutende französische Arzt Jean-Baptiste Fonssagrives (1823–1884) stellte ausführliche Überlegungen über Wein an und erachtete besonders den langeseigenen Bordeaux als geeignet für die Seefahrt.

Zudem sprach man ihm eine heilende Wirkung gegen den gefürchteten Skorbut zu. In nördlicheren Marinen wie der Royal Navy bevorzugte man eher Bier zur Deckung des Flüssigkeitsbedarfes, daneben auch Süßweine beziehungsweise den historisch bedingt beliebten Portwein. Diesen gab man in kleinen Portionen neben Trinkwasser und Bier an die Mannschaften aus.

Die an Bord problematische Trunkenheit war aber nicht auf Wein und Bier zurückzuführen, sondern auf den unmäßigen Konsum von hochprozentigen Produkten. In der britischen Marine spielte der seit 1651 aus Jamaika importierte Rum eine bedeutende Rolle, in der französi-

**„OLD GROG“:** **Admiral Edward Vernon (1684–1757) führte verdünnten Rum auf den Schiffen ein, um der Trunkenheit seiner Männer Herr zu werden**
Foto: Interfoto/National Portrait Gallery



**SCHLECHTE ANGEWOHNHEIT:** **In einer Kajüte von Kadetten (Midshipmen) der Royal Navy geht es hoch her. Nicht selten waren mit den ausgelassenen Feiern Disziplinlosigkeiten und persönliche Schicksale wie ruinöse Spielschulden verbunden** Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

schen Flotte waren es gebrannte Weine. Die Spirituosen schenkte man bereits zum Frühstück aus: Neben Haferschleim gab es bei den Franzosen morgens 5cl Branntwein. Allerdings ging man seinerzeit auch noch davon aus, damit Eingeweidewürmern den Garaus machen zu können.

In der Royal Navy hatten Besatzungsmitglieder sogar gesetzlichen Anspruch auf eine Ration Rum, die aus der Kasse des Königshauses beschafft wurde. Der als „Queen s" respektive „King s Allowance" bezeichnete Zuschuss existierte seit den Zeiten von Königin Elisabeth I. und hielt sich immerhin bis zum Jahr 1970. Erst dann bewertete man schließlich die Bedienung komplexer Maschinen für nicht mehr vereinbar mit einem berauschten Gemüt.

## Rausch und Arbeit

Aus der Geschichte der Seefahrt sind mehrere Versuche überliefert, dem übermäßigen Alkoholkonsum und somit möglicher Disziplinlosigkeiten an Bord Einhalt zu gebieten. Um den Alkoholmissbrauch in der Royal Navy einzudämmen, ließ 1740 Admiral Edward Vernon den Rum mit Wasser zu verdünnen. Der Admiral war bekannt für seinen eigentümlichen Mantel aus einem „Grogram" genannten und dem Tüll ähnlichen Gewebe, das ihm den Spitznamen „Old Grog" einbrachte. Dieser stand der Überlieferung nach auch für das uns bekannte Getränk Pate.

**ÜBERBLEIBSEL** Geld für die Flotte

**KAISER WILHELM II.:** **Er selbst hielt sich bei Alkohol zurück und warnte in einer Ansprache vor Fähnrichen vor dem Genuss, befürwortete aber die Schaumweinsteuer** Foto: Sammlung GSW

Eine besondere Verbindung zwischen Seefahrt und Alkohol stammt aus Deutschland und wirkt bis heute nach: 1902 führte der Reichstag die Schaumweinsteuer ein („Sektsteuer"), um die Finanzierung der kaiserlichen Flotte zu unterstützen. Die Flotte des Kaisers ist zwar untergegangen, doch die Steuer existiert noch.

## Traditionelle Gefäße

Heute sind zahlreiche ausrangierte „grog tubs" der Royal Navy museal erhalten. Diese hölzernen Behälter dienten der Herstellung des Grogs aus Rum und Wasser im Verhältnis 1:4, die nur unter Zeugen durchgeführt wurde um Zweifler zu besänftigen, die einen zu hohen Wasseranteil befürchteten. Zum Teil setzte man auch Zucker zu. Die hölzernen Fässer trugen in polierten Lettern aus Messing die Aufschrift „The King – God Bless Him" beziehungsweise „The Queen – God Bless Her".

Admiral Vernons Versuch, so den schnellen Genuss von Hochprozentigem einzudämmen, war jedoch nicht erfolgreich. Manch älterer Seemann kaufte jungen Kameraden gerne deren Ration ab. Bei der Royal Navy konnte man ferner beim Zahl- oder

**AUSSCHANK AN BORD:** **Bei der britischen Marine wurde bis 1970 eine Ration Grog an die Besatzung ausgegeben. Vorgesetzte kontrollierten das Mischverhältnis von Rum und Wasser, um Betrug auszuschließen**

Foto: Interfoto/Illustrated London News Ltd.

Proviantmeister, dem sogenannten Purser, zusätzliche Rationen kaufen – jedoch keinen Wein oder Bier. Dies war folglich weder der Disziplin noch der Arbeitssicherheit zuträglich. Auf den frühen Dampfschiffen gab es regelrechte Alkoholvergiftungen, da bei der französischen Marine den Heizern zuweilen die doppelte Branntweinmenge zustand.

Mehr und mehr wurden negative Begleiterscheinungen des Alkohols auch zum medizinischen Thema. Im Jahre 1783 schlug Flottenarzt Sir Gilbert Blane vor, die Grog-Ration durch Wein zu ersetzen. Dieser hätte jedoch teuer importiert werden müssen im Gegensatz zu dem aus britischem Kolonialbesitz erhältlichen Rum und wurde daher von der Admiralität abgelehnt. Der britische Flottenarzt Thomas Trotter schrieb 1804 seine Doktorarbeit über die „Trunkenheit und deren Effekte auf den menschlichen Körper". Bemerkenswert ist, dass er die wiederholte Gier nach Alkoholrausch als krankhafte Erscheinung wertete und die chemische Natur der alkoholhaltigen Getränke als Ursache sah.

Um den Trinker von der Flasche wezuholen, sei ärztliche Hilfe dringend notwendig. Trotter wurde mit diesem Verständnis zu einem wichtigen Wegbereiter der heutigen Suchtmedizin.

In der Medizin verbreitete sich die Ansicht, dass hochprozentiger Alkohol keineswegs die positiven Eigenschaften auf den Körper habe, die man ihm zuvor noch zugeschrieben hatte. „Die Trunksucht ist der Aussatz der Matrosen" schrieb gar ein Bremerhavener Arzt um das Jahr 1850 und bezeichnete sie als einen Sumpf, in dem die Seeleute ihre Gesundheit und körperliche Kraft ersäufen. Er griff damit den Vergleich des Alkoholismus mit der Lepra auf, den der französische Schiffsarzt Fonssagrives betrieben hatte.

## EIN FALL FÜR DEN ARZT

Mit zunehmenden Ausfällen und krankhaften Erscheinungen an Bord wurden die negativen Begleiterscheinungen des Alkohols zu einem medizinischen Thema, dem sich Experten widmeten

**ERLESEN:** **Kein Geringerer als Horatio Nelson ziert diese Rumflasche, der nach der Seeschlacht von Aboukir 1798 mit seinen Männern dem Getränk ausgiebig zugesprochen hatte**

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

### Schon am frühen Morgen

Der übermäßige Alkoholkonsum, besonders der bereits zum Frühstück eingeflößte Grog, fand erst allmählich ein Ende, als man ab zirca 1815 bei der Royal Navy Kakao oder Tee und, etwas später auf französischen Schiffen, Kaffee anbieten konnte. Anders verhielt es sich

**RUMFASS „GROG TUB“:** **In der Royal Navy (hier auf einem Kriegsschiff der Homefleet während eines Manövers in den 1930er-Jahren), gab es kunstvolle Fässer, die von der Besatzung in Ehren gehalten wurden**

Foto: Interfoto/Austrian National Library/New York Times Photo

jedoch beim Bier, das sogar als lebensnotwendiges Nahrungsmittel galt. Es war wie Wein – wichtig für langdauernde Reisen – haltbarer als reines Trinkwasser und offenbar weniger kritisch bezogen auf die Entstehung von Epidemien an Bord.

Ihm schrieb man außerdem eine Wirkung gegen den gefürchteten Skorbut zu und erachtete es auch sonst als wichtiges Prophylaxe- und Heilmittel. Die Haltbarkeit von Bier war allerdings auch damals schon begrenzt und es reichte meist nur für den Anfang der Seereise. Üblicherweise teilten Seeleute bei längeren Fahrten deshalb die Passage in Tage mit und ohne Bier ein.

## Positive Seiten

Der deutsche Apotheker Johann Rudolph Glauber, dem das als Abführmittel bekannte Glaubersalz zu verdanken ist, gab schon 1657 ein Werk namens *Trost der Seefahrenden* heraus. Hierin machte er verschiedene Anmerkungen, um Hunger und Durst zu bekämpfen und Trinkwasser aufzubereiten, empfahl aber auch, eigens Bier an Bord von Schiffen herzustellen.

Etwa seit 1850 gab es die Möglichkeit, eine Art Instant-Bier zu brauen. Die hierfür verwendeten haltbaren Getreidesteine bestanden aus in Tafeln gepresster Bierwürze und ergaben mit Wasser unter Gärung einen alkoholischen Trank. Grundlage hierfür war die Arbeit des Prager Chemikers Karl Balling. „Der Getreidestein (Zeilithoid) und seine Anwendung zur Biererzeugung auf kaltem Wege, besonders in heißen Klimaten und auf langen Seereisen.“

Das Verfahren hat sich indes, der Entwicklung der ersten Kühlschränke zu gleicher Zeit geschuldet, nicht durchgesetzt. Hochprozentiges stellte auch an Land ein Problem dar. Zum Teil artete der Alkoholkonsum derart aus, dass von der „Branntweinpest“ gesprochen wurde. Dies lag an veränderten sozialen Bedingungen durch die Industrialisierung, aber auch an den sich verbreitenden Destillerien. Es bildeten sich verschiedene Zusammenschlüsse, sogenannte Abstinenzvereine und Temperenzgesellschaften, die sich zum Ziel setzten, dem übermäßigen Konsum Einhalt zu gebieten.

In Bremen gründeten Reeder 1844 einen „Verein zur Verminderung des Branntweintrinkens an Bord“. Die Besatzungen solcher Schiffe mussten versprechen, „während der Dauer der Reise aller destillierter Getränke

### LABEMITTEL Cognac in Seeschlachten

Sogar während der Schlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai und 1. Juni 1916 spielte der Alkohol eine Rolle. Für das anstehende Gefecht musste auf deutscher Seite neben der kämpfenden Besatzung auch der Sanitätsdienst an Bord der Hochseeflotte einige Vorkehrungen treffen. Nach Unterbringung der Lazarettausstattung unter Panzerschutz richtete man den Gefechtsverbandplatz her, um dort die Verwundeten versorgen zu können. Dort achtete man besonders auf die Bereitstellung von sogenannten Labemitteln wie Tee, Limonaden, Portwein und Cognac, Bonbons, Pfefferminzplätzchen sowie Schokolade zur Erfrischung und Stärkung der Besatzung und des Sanitätspersonals während des Gefechts.

**WOHL DOSIERT:**
**Die antibakteriellen Effekte alkoholischer Getränke wie Rum, Whisky und Gin konnten sich durchaus positiv auf die Gesundheit der Seeleute auswirken**

Foto: Interfoto/UIG/Universal History Archive

in jeder Form und Mischung“ zu entsagen. Ungebrannter Wein und Bier waren hingegen erlaubt.

## Moderne Zeiten

Der Einzug des Eisens und der Maschinen in den Schiffbau veränderte schließlich die Arbeits- und Lebenswelt auf See. Man war nun weniger abhängig von der Witterung und die Reisezeiten verkürzten sich, es kamen aber auch neue Belastungen in Form von Lärm, Hitze und Vibration hinzu. Diese Arbeitsbedingungen und stetige Reduktionen der Besatzungszahlen schränkten den dauerhaften Konsum alkoholischer Getränke an Bord ein, da eine Handlungsfähigkeit der Männer – und inzwischen auch Frauen – immer essentieller wurde.

Immer wieder gab es Bestrebungen, den Alkohol an Bord grundsätzlich zu verbieten, doch ist ein Schiff nicht nur ein Arbeitsplatz, sondern zugleich auch Zuhause für die Besatzung. Deshalb nahmen Handelsflotten und Marinen langfristig Abstand von der absoluten Prohibition an Bord.

Die Ausgabe von hochprozentigem Alkohol wurde in allen Marinen und der zivilen Schifffahrt auf bestimmte Gelegenheiten reduziert, wie das Absolvieren eines schwierigen Manövers oder nach getaner schwerer Arbeit. Aus den angelsächsischen Marinen ist der Befehl „splice the mainbrace“ bekannt, der seinerzeit eine Extraportion Rum für die Besatzung bedeutete. Er hat sich bis ins 21. Jahrhundert gerettet und ist ein Trinkspruch bei offiziellen Anlässen. Im deutschen Sprachraum kennen wir für einen solchen Umtrunk auch heute noch den Ausdruck „Besanschot an“. ⚓

**RUM MUSS, WASSER KANN:**
**Deutscher Seebär mit „Piep“ und Klabautermann-Rum-Verschnitt**

Interfoto/Foto: TV-Yesterday

Holen Sie sich die
Schiff Classic
APP!
Jetzt gratis downloaden!

Da ist viel für Sie drin:
- eine komplette Ausgabe *Schiff Classic* kostenlos
- 10 Seiten jeder Ausgabe ab 1/17 gratis
- alle Ausgaben ab 1/17 zum günstigen eMag-Vorzugspreis
- interessante und praktische Funktionen: immer und überall, online oder offline lesen, Lesezeichen setzen, im Archiv suchen

Laden im App Store
JETZT BEI Google Play

www.schiff-classic.de/app

REGIONALGRUPPE RÜGEN/STRALSUND

# Besuch in Kaliningrad

**Das Feuerschiff *Irbenskij* an der Pier des Museums „Weltozean“**
Fotos: RG Rügen/Stralsund

In gemeinsamer Organisation mit der Marinekameradschaft Bug 1992 e.V. weilte unsere kleine Delegation im Zeitraum vom 25. bis 30. Juli 2018 zum inzwischen traditionellen Besuch im Kaliningrader Gebiet. Eingeladen wiederum von der Veteranenorganisation der Baltischen Flotte „Kaliningrad-Swinoujscie“, pflegten wir nun schon zum dritten Mal unsere Teilnahme an den Feierlichkeiten im Umfeld des Tages der Russischen Seekriegsflotte. Bereits zur Begrüßung durch den Vorsitzenden W. Raschewskij überreichte uns J. Kurojedow ein Exemplar des *Morskoj Sbornik*. Enthält doch diese Ausgabe des wohl weltweit ältesten Marinejournals (erscheint durchgängig monatlich seit 1848) einen Bericht zu unserem Vorjahresbesuch.

Die obligatorische Visite im Museum Weltozean nutzten wir insbesondere zur Übergabe weiterer Exponate an die Generaldirektorin S. Siwkowa und für eine Besichtigung der kürzlich auf dem jüngsten Exponat des Museums – dem Feuerschiff *Irbenskij* – eingerichteten Ausstellung des Berliner Sammlers von Schiffsmodellen J. Brühmann.

Ein geplantes Treffen mit Admiral W.G. Jegorow, dem ehemaligen Chef der Baltischen Flotte und langjährigen Gouverneur des Kaliningrader Gebietes, bot uns die Gelegenheit zu einem erneuten Austausch unserer Erinnerungen, aber auch von Einschätzungen zu den aktuellen marinepolitischen Entwicklungen im Ostseeraum. Verbindet uns doch mit diesem in der heutigen russischen Öffentlichkeit hochgeschätzten Mann – Jegorow war von 1983 bis 1985 Kommandeur der 24. Selbständigen Raketenschnellbootsbrigade in Swinoujscie – eine erlebte gemeinsame Dienstzeit.

Gemeinsam mit russischen, polnischen und erstmals auch estnischen Veteranen gedachten wir mit Blumengebinden am Denkmal der Schnellbootfahrer der Seeleute der Baltischen Flotte. Ein Besuch der maritimen Ausstellungen in den behutsam restaurierten Resten der Festung Friedrichsburg, des ebenfalls restaurierten Eisenbahntores, die übliche Festveranstaltung mit feierlichem Empfang und natürlich der Besuch der Flottenparade in Baltijsk – dies ist die nüchterne Aufzählung nur einiger Eckpunkte dieser wiederum überaus emotionalen Begegnung. Auf Schritt und Tritt trafen wir – im ehemaligen Königsberg unvermeidlich – auf unsere gemeinsame Geschichte. Und fanden fast zwangsläufig weitere natürliche Anknüpfungspunkte für eine kontinuierliche und generationsübergreifende Pflege unserer Beziehungsgeschichte. *Egbert Lemcke*

**Korvette *Stereguschtschij* und zwei Grenzpatrouillenboote am 29. Juli 2018 in Baltijsk**

REGIONALGRUPPE NRW

# Abwechslungsreiche Tagung in Duisburg

**Museum der Deutschen Binnenschifffahrt, Duisburg-Ruhrort, Apostelstraße 84**
**Samstag, 27. Oktober, 10 bis 16 Uhr**
Das Museum ist für Teilnehmer ab 9:30 Uhr geöffnet. Neben DGSM-Mitgliedern sind auch Gäste zu dieser kostenfreien Veranstaltung herzlich willkommen.

**Luftfahrtforschung für die Kriegsmarine –** Aerodynamische Versuche für den Flugzeugträger A und für Flugdeckkreuzerprojekte
**Referent:** Kapitän z.S. a.D. Dr. Bernd-Rüdiger Ahlbrecht

**Kap Hoorn-Umrundungen deutscher Rahsegler –** Seemannschaft auf naturwissenschaftlicher Grundlage
**Referent:** Fregattenkapitän a.D. Dr. Heinrich Walle

**Reorganisation und wirtschaftliche Neuausrichtung einer mittelgroßen Reederei**
**Referent:** Jochen K. Beeck

**Dienst in Zeiten des Wandels.** Erinnerungen aus 40 Jahren Dienst als Marineoffizier 1966 bis 2006
**Referent:** Flottillenadmiral a.D. Viktor Toyka

**Admiral a.D. Viktor Toyka wird aus seiner aktiven Zeit als Angehöriger der Marine berichten. Hier ein Symboldbild vom Auslaufen eines Minensuchverbandes in das östliche Mittelmeer im Jahre 1990**
Foto: Interfoto/Guido Ohlenbostel

REGIONALGRUPPE HAMBURG

# Ernest Shackleton und Alfred von Tirpitz

### Donnerstag, 22. November
**Ernest Shackleton und das goldene Zeitalter der Antarktis-Forschung**
**Referentin:** Trixi Lange-Hitzbleck
**Ort:** Führungsakademie der Bundeswehr, Clausewitz-Kaserne, Admiral-Dieter-Wellershoff-Gebäude (Flaggensaal)
**Beginn:** 18 Uhr

### Donnerstag, 13. Dezember
**Alfred von Tirpitz – Flottenbaumeister des Kaiserreichs**
**Referent:** Prof. Dr. Michael Epkenhans
**Ort:** Führungsakademie der Bundeswehr, Clausewitz-Kaserne, Admiral-Dieter-Wellershoff-Gebäude (Flaggensaal)
**Beginn:** 18 Uhr, anschließend traditionelles **Grünkohl-Essen** in der OHG, Hamburg-Zimmer

REGIONALGRUPPE ROSTOCK

# Spurensuche an der Küste

### 20. Oktober 2018, Tagung
**800 Jahre sicherer Seeweg an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns zur Hansestadt Rostock**
**Oktober:** Besichtigung der Neptun Werft Rostock, Termin teilt die Werft noch mit.

### 17. November 2018, Vortrag
**Geschichte des Schweren Kreuzers *Prinz Eugen*. Ein Schiff mit fünf Schicksalen**
**Referent:** Manfred Haase


**Winkspruch**

**Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic***

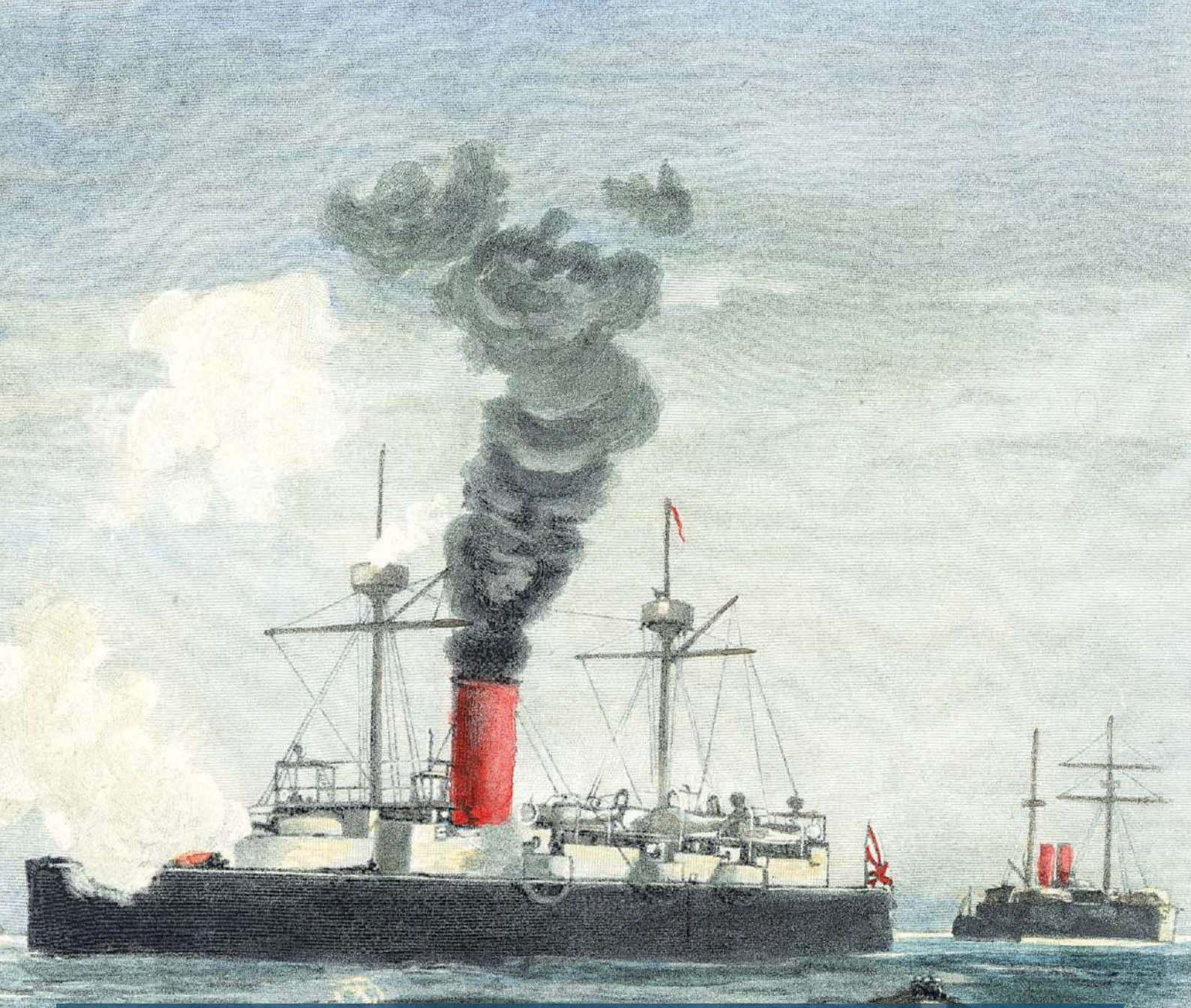
**Verantwortlich:**
Deutsche Gesellschaft
für Schifffahrts- und
Marinegeschichte e.V.

**Kontaktanschrift der DGSM:**
Gero Hesse
Brucknerstraße 29,
53844 Troisdorf

**E-Mail:**
geschaeftsfuehrer@
schiffahrtsgeschichte.de

**UNTERLEGEN UND DENNOCH SIEGREICH:** **Die Japaner führten zwölf Schiffe in die Schlacht vor der Mündung des Yalu, die Chinesen 16**

Foto: picture-alliance/akg-images



Seeschlacht am Yalu 1894

# Entscheidung im Gelben Meer

**Als Japan die chinesische Vorherrschaft in Korea herausforderte, kam es vor der Küste Nordchinas zur Konfrontation. Es war die erste moderne Seeschlacht Ostasiens und prägte das Schicksal der jungen Flottenmächte auf Jahrzehnte**

Von Dr. Glenn Langeloh

In der nordchinesischen Hafenstadt Talienwan herrschte am Abend des 15. September 1894 außergewöhnliche Betriebsamkeit. Es wimmelte von Infanteristen, die unter den wachsamen Augen ihrer Offiziere auf ihre Einschiffung warteten. Zu den Transportern gehörten vor allem Handelsdampfer wie der US-amerikanische Westküsten-Liner *Columbia*, deren Eigner sich einen lukrativen Regierungsauftrag nicht entgehen ließen.

Unter den Frachter-Kapitänen hatte sich allerdings eine gewisse Anspannung verbreitet. Vor kaum zwei Monaten war ein Handelsschiff mit chinesischen Verstärkungstruppen an Bord von den Japanern versenkt worden. Immerhin begleitete diesen Konvoi nun eine starke Eskorte, die Beiyang-Flotte, die vorerst noch mit Kohlenbunkern beschäftigt war. Etwa 5.000 Soldaten sollten über das Gelbe Meer nach Korea verlegt werden.

## Erhoffte Seeschlacht

Mit diesem Kontingent wollte Peking eine Wende auf dem Kriegsschauplatz erzwingen. Die chinesische Korea-Armee war schwer angeschlagen, hatte in den vergangenen Stunden eine weitere Niederlage bei der Festung Pjöngjang erlitten und floh aufgelöst nach Norden. Zwischen den siegreichen Japanern und der Mandschurei stand damit lediglich eine schwache Truppe unter General Song Qing, die sich am Grenzfluss Yalu eingegraben hatte und dringend auf Verstärkung angewiesen war.

Admiral Ding Ruchang, der die Verantwortung für den Geleitschutz trug, entschloss sich daher unverzüglich zum Aufbruch. Zugleich hoffte er bei dieser Gelegenheit auf japanische Flottenteile zu treffen, wollte in einer Entscheidungsschlacht wenn möglich sogar die Seeherrschaft Japans im Gelben Meer brechen. Über die notwendigen Kräfte verfügte er: Neben drei Panzerschiffen – darunter die *Ting Yuen*, die als Flaggschiff diente – kommandierte der Admiral acht Kreuzer und ein halbes Dutzend Kanonen- und Torpedoboote.

Und seine Vorahnung trog ihn nicht: Tatsächlich war die japanische Flotte unter Admiral Ito Sukeyuki bereits vor zwei Tagen von ihrem Ankerplatz bei Incheon nach Norden aufgebrochen. Treibende Kraft hinter dieser Unternehmung war der angriffslustige Chef des japanischen Admiralstabes, Vizeadmiral Kabayama Sukenori, der sich anlässlich eines Inspektionsbesuchs bei der Flotte aufhielt. Auf chinesischer Seite herrschte über die Bewegung des Gegners allerdings noch Unkenntnis, als die Beiyang-Flotte am frühen Morgen von Port Arthur aufbrach. Gegen Mittag erreichte der Verband den vorgesehenen Landepunkt westlich der Yalu-Mündung. Im Schutz der ankernden Flotte schiffte die Truppe aus – ein langwieriges Unterfangen. Fast einen ganzen Tag nahm die Landung in Anspruch und so wartete Admiral Ding an Ort und Stelle die Nacht ab.

**KOMMANDEUR DER „KOMBINIERTEN FLOTTE“:** **Admiral Ito Sukeyuki (1854–1914) wurde nach seinem Triumph über die Chinesen 1895 Chef des Admiralstabs und führte 1904/1905 die japanische Marine gegen Russland**

Foto: picture-alliance/United Archives

## Gefechtsbereit

Am Morgen des 17. September herrschte ausgezeichnetes Wetter, unter wolkenlosem Himmel strich eine leichte Brise über die Koreabucht. In der Offiziersmesse der *Dingyuan* gab es zum Frühstück gebratene Tauben. Gerade fand man sich zum Essen ein, da stürzte ein aufgeregter Offizier zur Tür herein. Rauchfahnen am Horizont gesichtet! Die Japaner sind da.

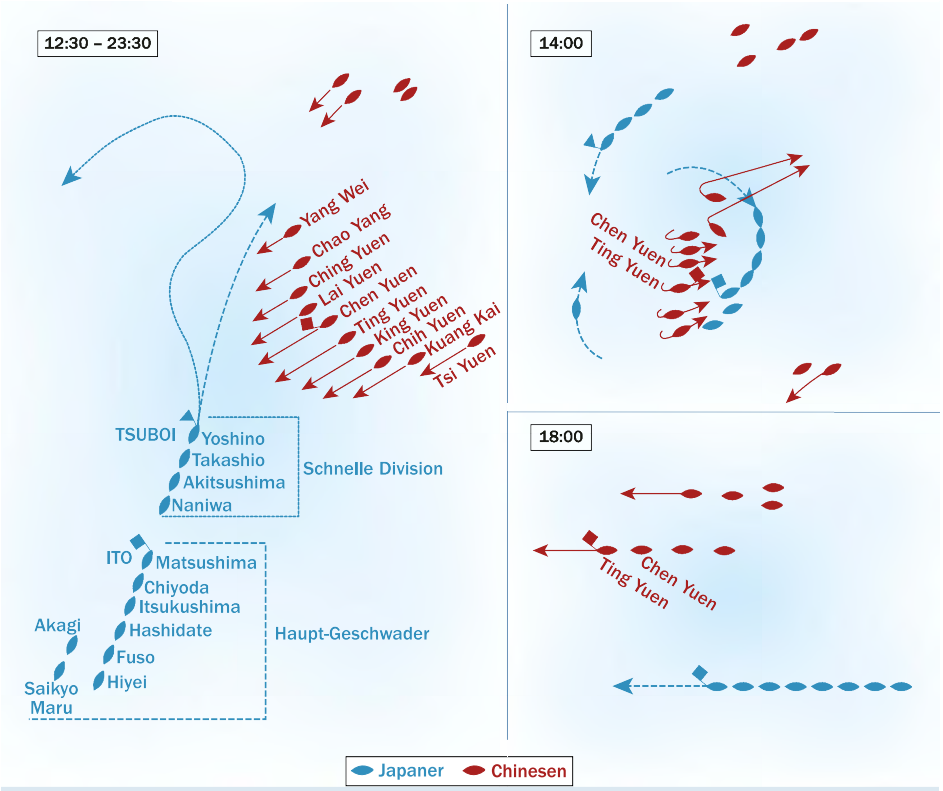
### JAPAN UND CHINA Die Strategien

In den Planungen des japanischen Hauptquartiers nahm der Seekrieg eine Schlüsselrolle ein. Bevor die Masse des Feldheeres auf das koreanische Festland übersetzte, mussten die Seeverbindungen über die Koreastraße und das Gelbe Meer gesichert werden. Ein Sieg über die chinesische Flotte schien daher unerlässlich. So agierte die japanische Marine von Beginn an ausgesprochen aggressiv.

Bereits am 25. Juli vernichtete sie einen chinesischen Truppenkonvoi vor der Westküste Koreas, zwei Wochen später folgte ein Bombardement der chinesischen Seefestungen Port Arthur und Weihaiwei, den Heimathäfen der Beiyang-Flotte. Die erhoffte Seeschlacht allerdings blieb zunächst aus. Am Hof der Qing-Dynastie in Peking verfolgte man andere Pläne. Der japanische Kriegsgegner sollte in einen langen Abnutzungskrieg gezwungen werden, weshalb sich die Flotte auf die Verteidigung der Bohai-Bucht zu beschränken hatte. Ein Vorstoß über die Spitze der Shandong-Halbinsel hinaus war unter allen Umständen zu vermeiden. Obwohl seine europäischen Berater die Offensive favorisierten, musste sich Admiral Ding fügen. Seine Zurückhaltung hatte Folgen für den weiteren Verlauf des Konflikts. Ungehindert konnte Japan nun Truppen und Versorgungsgüter auf das asiatische Festland transportieren.

**ZWEIFELHAFTE POPULARITÄT: Der Sieg über die Chinesen diente sogar zur Vermarktung von Schokolade** Foto: picture-alliance/HIP

## YALU 1894 Schwere Niederlage Chinas

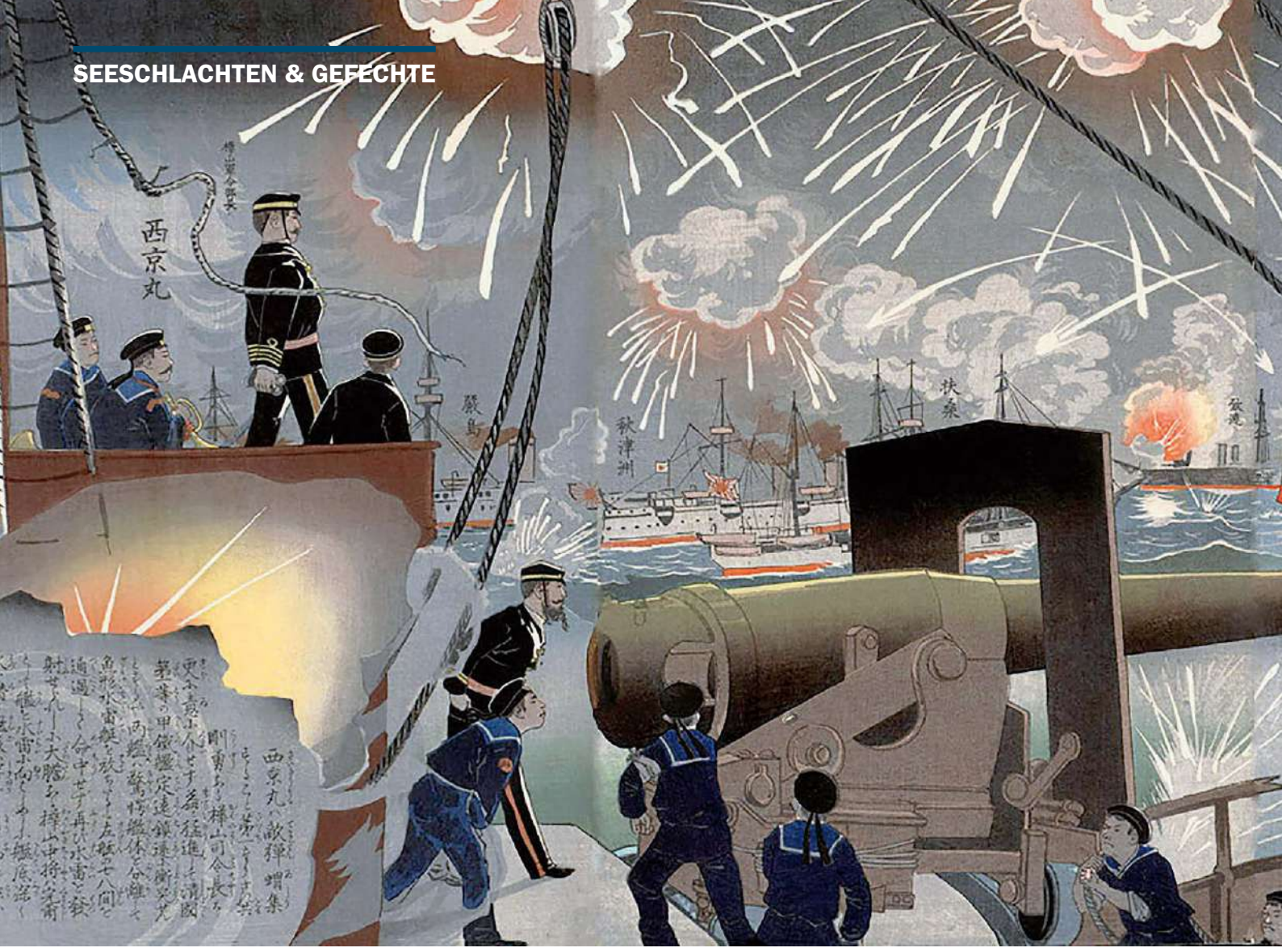



Grafik: Anneli Nau

Während sich die Flotte in Gefechtsbereitschaft versetzte, rief Ding seine Offiziere auf der Brücke zusammen. Nach knapper Lagebesprechung entschied er, den Feind in doppelter Kiellinienformation anzugreifen. Ein Teil des Verbandes (die Kanonen- und Torpedoboote um ein kleines Panzerschiff) sollte unterdessen zur Deckung der Landungsschiffe nah der Küste verbleiben.

Admiral Liu, der Kommandant des Flaggschiffs, ließ unverzüglich Signal an die Flotte geben. Doch nach einer Weile machte sich auf der Brücke Verwunderung breit: Das Geschwader entwickelte sich anders als geplant. Statt der vom Admiral angeordneten Kiellinie bildeten die Schiffe eine Dwarslinie zu beiden Seiten des Flaggschiffs. Eine absichtliche Befehlsänderung Lius, die das Schiff vor der exponierten Führungsposition bewahren sollte, wie einer der britischen Offiziere insgeheim vermutete? Oder doch nur ein Versehen?

Man fügte sich in das Übel, um Verwirrung in der unerfahrenen Flotte zu vermeiden. Doch da die älteren, behäbigeren Schiffe nun auf den Flügeln postiert waren, geriet



**UNERWARTET: Auf eine Distanz von durchschnittlich 3.000 Meter brachten die Japaner in erster Linie mittlere Kaliber im Schnellfeuersystem zum Einsatz, während die Chinesen mit ihrer schweren Hauptartillerie langsame Salven feuerten** Foto: picture-alliance/CPA Media

die Formation bald zu einer Sichel. Die Japaner gingen routinierter vor. Die vier schnellsten Kreuzer waren in einer selbständigen Division unter Admiral Tsuboi zusammengefasst. Dahinter kommandierte Admiral Ito das übrige Geschwader mit vier weiteren Kreuzern und zwei alten Panzerschiffen. Im Gegensatz zu ihren chinesischen Gegnern haben sich die Japaner zur Kiellinie formiert, was dem Verband im Gefechtsmanöver größere Beweglichkeit versprach.

Es war 12:20 Uhr, als sich die beiden Flotten auf 5.000 Meter angenähert hatten. Mit ohrenbetäubendem Donnern eröffnete das Steuerbordgeschütz der *Ting Yuen* das Feuer. Und erneut zeigte sich, dass das chinesische Kommando an diesem Tag scheinbar unter keinem guten Stern stand. Ein Konstruktionsfehler sorgte zudem dafür, dass die Druckwelle der Kanonen Teile der nahegelegenen Brücke zertrümmerte. Admiral Ding erlitt Brandwunden und eine Fußverletzung, einer seiner Offizier wurde meterweit durch die Luft geschleudert.

Man verbrachte den Admiral unter Deck, wo er in den kommenden Stunden hilflos den Hergang der Schlacht verfolgen musste. Die Japaner erwiderten den Beschuss erst, nachdem sich die Distanz um eine weitere halbe Seemeile verkürzt hatte. Während die Chinesen mit ihren schweren Hauptgeschützen langsame Salven abgaben, setzten die Japaner auf die Mittelartillerie, die im Gegensatz zur chinesischen mit dem Schnellfeuersystem ausgestattet war.

## Schnelles Feuer

Ihre eigene Hauptartillerie, mächtige 32-Zentimeter-Canet-Kanonen, erwies sich schnell als gefechtsuntauglich. Das japanische Feuer war stürmisch und zunächst nur mäßig zielgenau. Oberdeck und Brücke der *Chen Yuen* wurden von den zum Himmel aufspritzenden Fontänen fehlgegangener Geschosse regelrecht überschwemmt. Doch schon nach einer Viertelstunde verließen den Kapitän des chinesischen Kreuzers *Chih Yuen* die Nerven. Er ließ abdrehen und dampfte in nordwestlicher Richtung ab – eine Insubordination, die ihm nach den harten Gesetzen die Todesstrafe einbringen sollte.

Sein Beispiel bewog auch den benachbarten Kreuzer *Kuang Kai* zum eigenmächtigen Rückzug. Jetzt ergriffen die Japaner die Initiative. Gegen 13 Uhr löste sich die Kreuzerdivision vom Hauptgeschwader und umging den rechten chinesischen Flügel. Hier traf sie auf die *Chao Yang* und die *Yang Wei*, zwei der ältesten chinesischen Schiffe. Mit ihren Holzverkleidungen und der brennbaren Lackierung waren die beiden ungeschützten Kreuzer ein leichtes Ziel.

Schon in den ersten Minuten griffen auf ihren Decks Feuer um sich und verhinderten eine geregelte Gefechtsführung. Die *Chao Yang* – bereits lichterloh in Flammen – kollidierte noch mit der fliehenden *Chih Yuen*, ehe sie in den Fluten versank. Ihr Schwesterschiff hatte auch nicht mehr Glück: Es trieb hilflos davon und ging mitsamt der Besatzung auf einem Riff verloren. Admiral Ito nutzte die günstige Gelegenheit: Er stieß mit

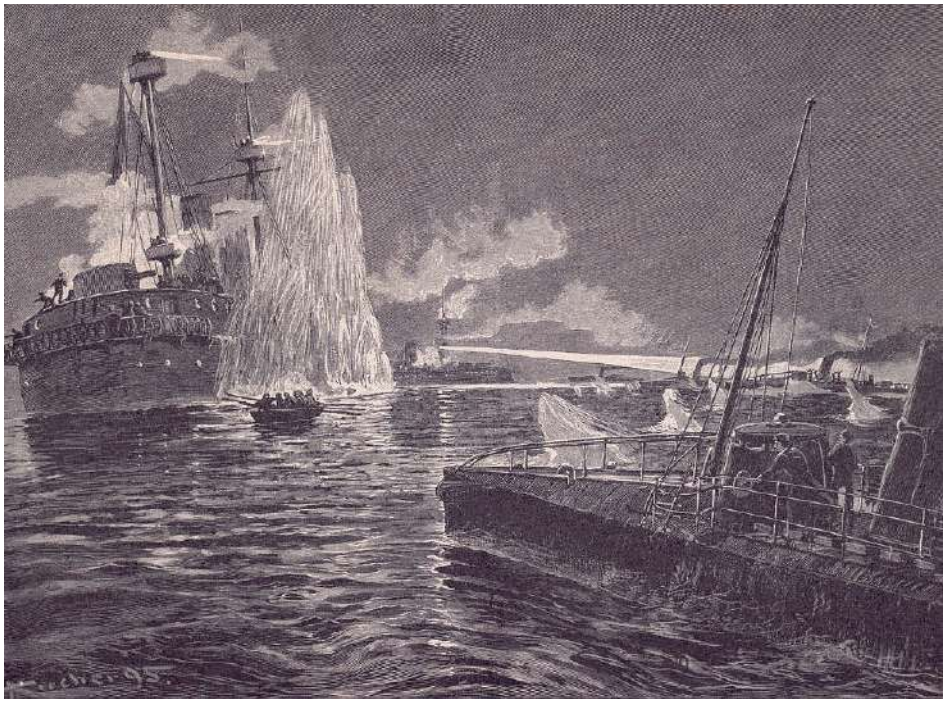
## JAPAN UND CHINA Die Flotten

Als der Krieg im Sommer 1894 begann, galt die chinesische Marine als stärkste Seestreitmacht Ostasiens. Diesen Ruf hatte sie vor allem der Beiyang-Flotte zu verdanken, die in den nordchinesischen Gewässern beheimatet war. Stolzer Kern des Verbands: die Schwesterschiffe *Ting Yuen* und *Chen Yuen*. Anfang der 1880er-Jahre in der Stettiner Vulcan-Werft konstruiert, stellten die Turmschiffe mit ihrer Gürtelpanzerung und den schweren Krupp-Kanonen mächtige Schlachtschiffe dar, die den internationalen Vergleich nicht zu scheuen brauchten.

Die Japaner waren außerstande, ihnen etwas Gleichwertiges entgegenzusetzen. Zwar hatten auch sie in den vergangenen Jahren großzügig aufgerüstet, doch verfügte ihre Marine an neueren Schiffen lediglich über eine Reihe von Kreuzern, die sich weder durch starke Panzerung noch durch großkalibrige Bewaffnung auszeichneten. Im westlichen Ausland jedenfalls rechnete man mit einem Sieg der Chinesen. Doch unter den europäischen Militärberatern der Chinesen und einigen ihrer weitblickenderen Seeoffiziere herrschte weniger Zuversicht, da man die Unzulänglichkeiten der noch jungen Flotte kannte. Bei dem in den 1870er-Jahren gegründeten Verband handelte es sich um ein Modelprojekt, das seine Existenz vor allem der Initiative Li Hongzhangs verdankte, dem Vizekönig der chinesischen Hauptstadtprovinz Zhili.

Zwar sammelten sich hier die modernsten Schiffe der gesamten Marine und das Seeoffizierskorps wurde von einem britisch-französischen Lehrkörper ausgebildet. Korruption, Kompetenzgerangel und Nachlässigkeiten waren jedoch an der Tagesordnung, Flottenmanöver und Schießübungen nicht üblich. Die Munitionsversorgung ließen Regierungsbeamte aus Kostengründen auf das Nötigste reduzieren; was in staatlichen Fabriken an Granaten gefertigt wurde, war häufig qualitativ minderwertig. In Marineverwaltung und Offizierkorps herrschte Günstlingswirtschaft, Schiffskommandos wurden durch kaiserliches Dekret vergeben. Ungünstig auch die strategische Isolation der Beiyang-Flotte: Zwar gab es seit 1885 mit der Admiralität in Peking ein formales Oberkommando der chinesischen Seestreitkräfte. Doch tatsächlich agierten die vier großen Regionalflotten weitgehend auf sich gestellt. Dass die Geschwader aus Shanghai, Fuzhou oder Kanton im Kriegsfall mit der Nordflotte kooperieren würden, war unrealistisch.

Die japanische Marine hingegen war effizient und straff organisiert. Bereits 1887 hatte man mit regelmäßigen Flottenmanövern begonnen und die Taktiken geschult. Zudem waren die japanischen Schiffe durchschnittlich ein halbes Jahrzehnt jünger als die chinesischen. Fähig war auch das Offizierskorps, das die militärische Tradition Japans mit westlicher Bildung vereinigte. Bei Beförderungen zählte hier weniger gesellschaftlicher Stand als persönliche Leistung. So wurden selbst die alten Samurai-Führungskräfte aus der Shogunats-Zeit zunehmend von jüngeren Berufsoffizieren verdrängt.



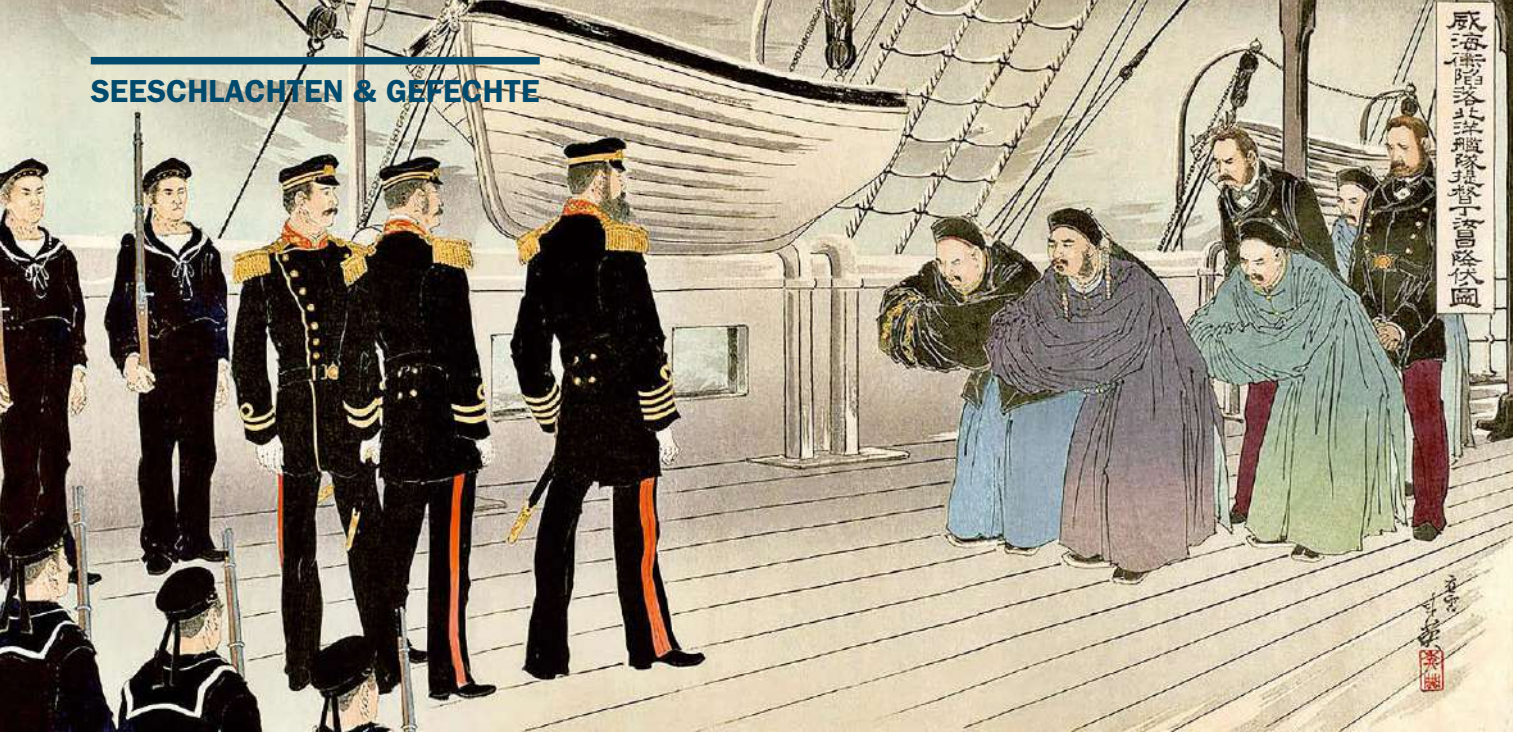
**MISERE DER PANZERSCHIFFE: Die Chinesen versuchten vergeblich ihre schweren Geschütze auf kurze Entfernung zur vollen Wirkung zu bringen** Foto: picture-alliance/akg-images

seinem Verband nach und gelangte so in den Rücken der chinesischen Flotte.

Der Erfolg des Manövers wurde nur getrübt vom Schicksal der *Hiyei*, denn das betagte japanische Panzerschiff konnte dem Geschwader nicht folgen und steuerte als „Abkürzung" mitten durch die Linie der Chinesen. Deren Kanoniere erzielten aus nächster Entfernung Treffer um Treffer und vertrieben das Schiff schließlich. Es blieb einer der wenigen chinesischen Erfolge in dieser Schlacht.

### Chinesisches Chaos

Nachdem die chinesischen Kreuzer ausgeschaltet waren, verlegten sich die Japaner auf den Kampf gegen die beiden Panzerschiffe, die unbeirrt im Zentrum der Schlacht ausharrten, und entfachten mit ihren Schnellfeuergeschützen ein wahres Inferno. Längst waren die Signalmasten des chinesischen Flaggschiffs zerschossen, eine geordnete Flottenführung gab es nicht mehr. Die schwere Panzerung hingegen hielt dem wütenden Feuer stand. Zwar durchschlug eine Granate die Schiffswand über dem Panzer-



**DAS ENDE:** **Nach ihrem Rückzug nach Port Arthur und Weihaiwei musste die chinesische Flotte schließlich kapitulieren, Admiral Ding beging mit mehreren Offizieren Selbstmord**

Foto: picture-alliance/CPA Media

deck der *Ting Yuen* und tötete zahlreiche Männer in Kombüse und Offiziersmesse. Die wichtigen Sektionen und der Rumpf des Schiffes aber blieben intakt.

## Heftiger Widerstand

Erst als ein Feuer in der Back ausbrach, gerieten die Chinesen zeitweilig in Bedrängnis. Wegen der schweren Rauchentwicklung stellte die Artillerie ihre Tätigkeit für eine halbe Stunde ein, Teile der verängstigten Besatzung mussten von den Offizieren unter vorgehaltener Pistole zur Löscharbeit gezwungen werden. Und doch leistete die chinesische Flotte immer noch heftigen Widerstand.

Es war kurz nach 15 Uhr, als eine schwere Explosion die *Matsushima* erschütterte. Eine Granate traf das Oberdeck und entzündete die hier bereit gestellte Artilleriemunition. Augenblicklich fiel mehr als ein Viertel der Besatzung aus. Daher mussten die Japaner für eine Weile auf Abstand gehen. Vorsichtshalber verließ Admiral Ito sein schwer mitgenommenes Flaggschiff und stieg auf die *Hashidate* um. Dieses Manöver verschaffte den Chinesen zwar eine kurze Atempause, das Unvermeidliche ließ sich aber kaum mehr abwenden. Denn nun machten sich bei ihnen altbekannte Versäumnisse schmerzhaft bemerkbar: In den Batterien ging die Munition zur Neige. Längst waren alle Sprenggranaten verfeuert, weshalb man auf die Panzergeschosse zurückgreifen musste.

Gegen die schwach geschützten Kreuzer der Japaner ein wenig effektives Mittel und dass den chinesischen Geschützmannschaften die Wirkung ihrer Treffer nicht bekannt gegeben wurden, senkte ihre Moral bis auf den Nullpunkt. Eine halbe Stunde konnte es noch dauern, dann würden die Geschütze wohl oder übel schweigen. Aber die Beiyang-Flotte hat Glück im Unglück: Gegen 17 Uhr – da waren es bis Sonnenuntergang noch etwa zwei Stunden – brach Admiral Ito das Gefecht ab.

## Kapitulation

Womöglich hielt er einen weiteren Kampf gegen die Panzerschiffe mit ihren schier unbezwingbaren Gürtelpanzern für aussichtslos. Denkbar auch, dass seine Schiffe ernstere Beschädigungen davongetragen haben, als die spätere Verlautbarung glauben machen wollte. Sein Gegner zog sich mit den Resten des Geschwaders unbehelligt nach Port Arthur zurück.

Immerhin bestand Admiral Dings Flotte noch aus den beiden Turmpanzerschiffen und einer Handvoll Kreuzern. Seine Niederlage war dennoch unbestreitbar. Die chinesische Führung reagierte auf den Rückschlag wie so häufig, indem sie einen großartigen Sieg verkündete. Doch der Kampfgeist ihrer Marine war gebrochen. Es gelang in den folgenden Wochen zwar, die Kriegsschiffe wieder instand zu setzen, zu eigenständigen Operationen zeigte sich die Flotte fortan aber außerstande. Im Februar 1895 kapitulierte sie in Weihaiwei vor den Japanern.

**IN AUFLÖSUNG:** **Anstatt gemeinsam und abgestimmt vorzugehen, suchte sich jedes chinesische Schiff seinen Gegner aus, nur die Panzerschiffe operierten zusammen**

Foto: picture-alliance/CPA Media

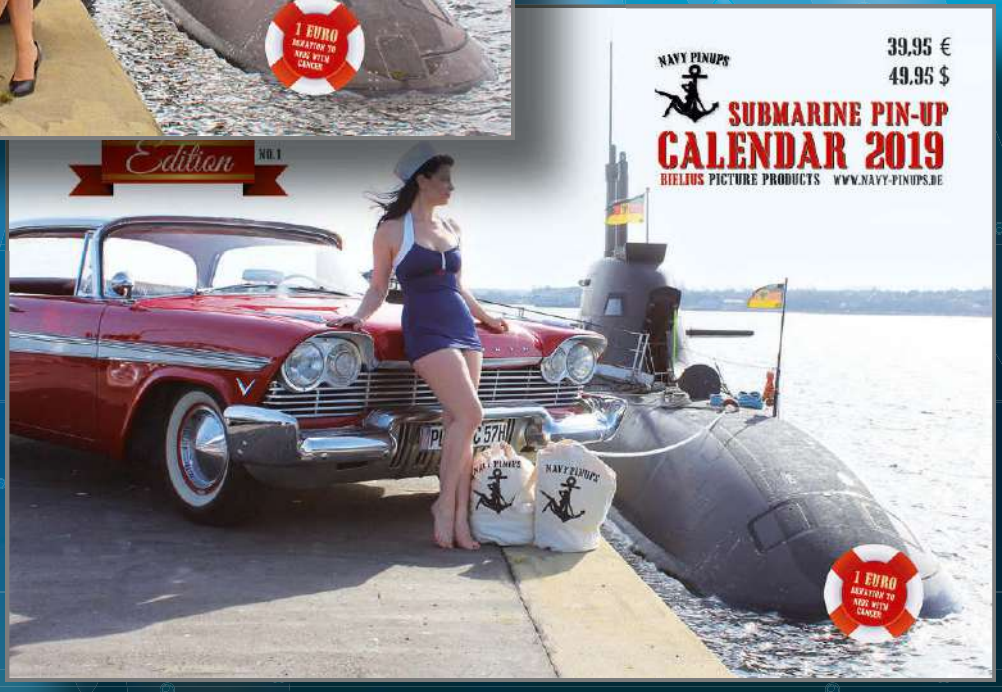
**„Besonders schwer wog der ungeheuerliche Mangel an Munition. Dieser gab Grund zu der Annahme, dass nicht bloße Nachlässigkeit, sondern buchstäblicher Verrat seitens der Arsenal-Direktion vorlag“**

William F. Tyler, Offizier auf der Dingyuan

# SUBMARINE PIN-UP CALENDAR 2019

## Exklusiv in der Admirals-Edition und in der Sailors-Edition!

29,95 €
Sailors-Edition
inklusive Poster!




39,95 €
Admirals-Edition
inklusive Poster!

Der beliebte Submarine Pin-up Calendar ist für 2019 in der Admirals-Edition und in der Sailors-Edition bereits ab jetzt verfügbar!

Die Kalender-Editionen zeigen jeweils tolle Frauen in schicken Dessous oder klassischen Dresses vor oder an Bord von U-Booten, darunter auch U 995.
Sichern Sie sich Ihren Kalender, der in Marinekreisen auf der ganzen Welt mittlerweile zum Kult- und Sammelobjekt avanciert ist, noch heute!

**Limitierte Auflage und nur solange der Vorrat reicht!**

Background designed by Freepik


**Maritime Servicegesellschaft mbH**
**Strandstraße 92**
**24235 Laboe**

**Telefon: (04343) 49 48 49-30**
**E-Mail: bestellung@maritime-sg.de**
**Onlineshop: www.maritime-sg.de**

**TRADITIONELL: „Allzeit gute Fahrt und stets eine sichere Heimkehr!“ Birgit Heinze tauft SRB 71 auf den Namen *Ursula Dettmann***

Alle Fotos: Die Seenotretter – DGzRS

## Neues Seenotrettungsboot der DGzRS-Station Gelting

# Willkommen *Ursula Dettmann*!

Die *Ursula Dettmann* ist ein Seenotrettungsboot der neuesten Generation“, sagt der freiwillige Vormann Thilo Heinze. „Das Boot ist ausgesprochen seetüchtig und hat ganz hervorragende Fahreigenschaften – es liegt einfach sehr gut im Wasser.“

Der Neubau ist mit modernster Technik ausgestattet und mit 380 PS deutlich leistungsstärker als sein Vorgänger. Zudem ist die Rettungseinheit rund zwei Meter länger und einen halben Meter breiter als die *Jens Füerschipp*: „Wir können jetzt Schiffbrüchige, Erkrankte und Verletzte viel besser transportieren und an Bord medizinisch versorgen“, betont Heinze. Seit Juni 2018 liegt die *Ursula Dettmann* an ihrem Liegeplatz im Sportboothafen Gelting-Mole und hat sich – zunächst noch unter ihrer internen Bezeichnung SRB 71 – bei ihren ersten Einsätzen bereits bestens bewährt.

Bei vielen Einsätzen hat in Gelting eine Frau das Sagen an Bord: Birgit Heinze ist freiwillige Seenotretterin – und stellvertretender Vormann. Wenn ihr Mann Thilo Heinze als fest angestellter Seenotretter zum zweiwöchigen Diensttörn auf Helgoland ist, leitet sie die Freiwilligen-Station an der Ostsee. „Die Bezeichnung ‚weiblicher Vormann‘ gefällt mir. Ich finde es gut, den überlieferten Vormannsbegriff zu bewahren“, sagt Birgit Heinze.

### Allzeit gute Fahrt!

Bei der Taufe schlüpfte die 54-Jährige in eine für sie ungewohnte Rolle: Als Taufpatin sprach sie die traditionellen Worte: „Ich taufe Dich auf den Namen *Ursula Dettmann* und wünsche Dir und Deiner Besatzung allzeit gute Fahrt und stets eine glückliche Heimkehr.“ Diese Aufgabe empfand Birgit Heinze „als besondere Ehre“.

Wie alle ihre Rettungseinheiten und ihre gesamte Arbeit haben die Seenotretter auch das jüngste Mitglied ihrer Flotte vollständig aus Spenden finanziert. Ermöglicht wurde der Neubau durch den Nachlass der begeisterten Seglerin Ursula Dettmann. Mit ihrem bereits 2010 verstorbenen Mann Siegfried Dettmann segelte sie in jüngeren Jahren vor allem auf der Ostsee.

Seither fühlten sich die beiden mit den Seenotrettern eng verbunden. Deshalb setzte das Ehepaar bereits 1983 in ihrem Testament die DGzRS als Alleinerbin ein. Ursula Dettmann verstarb 2016 und hatte sich eine Namengebung für eine Rettungseinheit gewünscht.

„Diesem Wunsch sind wir sehr gerne nachgekommen“, sagte der stellvertretende DGzRS-Vorsitzer Ingo Kramer bei der Taufe. „Schließlich gibt uns ein Nachlass dieser Art die Freiheit, einer Station ein neues, modernes und sehr sicheres Einsatzfahrzeug zu bieten. Denn unser Ziel ist es natürlich nicht nur, Menschen aus Seenot zu retten, sondern auch, dass unsere Besatzungen von jedem Einsatz heil und gesund zurückkehren. Wir statten sie mit der besten Rettungstechnik aus, um ihren mitunter gefahrvollen Einsätzen größtmögliche Aussicht auf Erfolg zu geben.“

### „Familientreffen“

Zur traditionellen Taufzeremonie waren auch die Seenotretter der Nachbarstationen Damp, Langballigau und Grömitz gekommen. Der Landrettungsdienst „Promedica“, die Freiwillige Feuerwehr Niesgrau-Koppelheck und die DLRG-Gliederung Gelting-

**GEMEINSAM SIND WIR STARK: Formationsfahrt zu Ehren des frisch getauften Neubaus (vorne)**

**Taufe der jüngsten Rettungseinheit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Benannt ist das Spezialschiff nach einer Spenderin, die die Seenotretter in ihrem Nachlass bedacht hatte**

Text: DGzRS

| TECHNISCHE DATEN | |
|---|---|
| **Länge über Alles** | 10,1 Meter |
| **Breite über Alles** | 3,61 Meter |
| **Tiefgang** | 0,96 Meter |
| **Verdrängung** | 8 Tonnen |
| **Geschwindigkeit** | 18 Knoten (ca. 33 km/h) |
| **Besatzung** | Freiwillige |
| **Antrieb** | ein Propeller, 380 PS |

**INS KALTE WASSER GEWORFEN: Erste Fahrt der *Ursula Dettmann* unter ihrem endgültigen Namen**

Golsmaas-Hasselberg sind die lokalen Partner der DGzRS im Rettungsdienst und beteiligten sich am Programm rund um die Taufe. Der Shantychor Gelting rahmte die Veranstaltung musikalisch ein.

Die Freiwilligen-Station Gelting liegt an der Geltinger Bucht an der südöstlichen Küste der Flensburger Förde. Sie wurde 1981 gegründet. Bis 1999 gab es eine ständige Fährverbindung auf die nicht weit entfernte dänische Insel Fünen. Heute sind die Seenotretter der Station im Wesentlichen im Einsatz für Nebenerwerbsfischer, Angler und Wassersportler.

Bis Juni dieses Jahres haben die 24 freiwilligen Seenotretter um Vormann Thilo Heinze das Seegebiet mit der *Jens Füerschipp* gesichert und dabei in zahlreichen Einsätzen Menschen das Leben gerettet. Das neue Seenotrettungsboot *Ursula Dettmann* ist eines von insgesamt rund einem Dutzend Neubauten des gleichen Typs – das letzte von ihnen soll 2020 seinen Dienst aufnehmen.

## Durchdachte Konstruktion

Wie alle Einheiten der Seenotretter werden die neuen Seenotrettungsboote als Selbstaufrichter konstruiert und vollständig aus Aluminium im bewährten Netzspantensystem gebaut. Der Bootstyp zeichnet sich durch hohe Seetüchtigkeit aus.

In Grundsee und Brandung besitzt er gute Seeeigenschaften, manövriert einwandfrei, übersteht heftige Grundstöße und ist in der Lage, dank des rundumlaufenden Fendersystems auch bei höheren Fahrtstufen und unter erschwerten Bedingungen bei Havaristen längsseits zu gehen. Bei der Konstruktion wurden umfassende Sicherheitskriterien berücksichtigt. Die neuen Seenotrettungsboote sind mit modernster Navigationstechnik, starken Schlepp- und Lenzgeschirren sowie einer umfangreichen Ausrüstung zur medizinischen Erstversorgung ausgestattet, immer in der Hoffnung, sie nicht einsetzen zu müssen. ⚓

Wie der Postdampfer *Rex* strandete – und entdeckt wurde

# Schwan der Ostsee

**Vor sechs Jahren spürte eine Tauchergruppe das lange gesuchtes Wrack des Postdampfers *Rex* auf, der im Winter 1900 untergegangen war. Hinweise aus der Bevölkerung machten den Fund erst möglich**

Von Dr. Thomas Förster

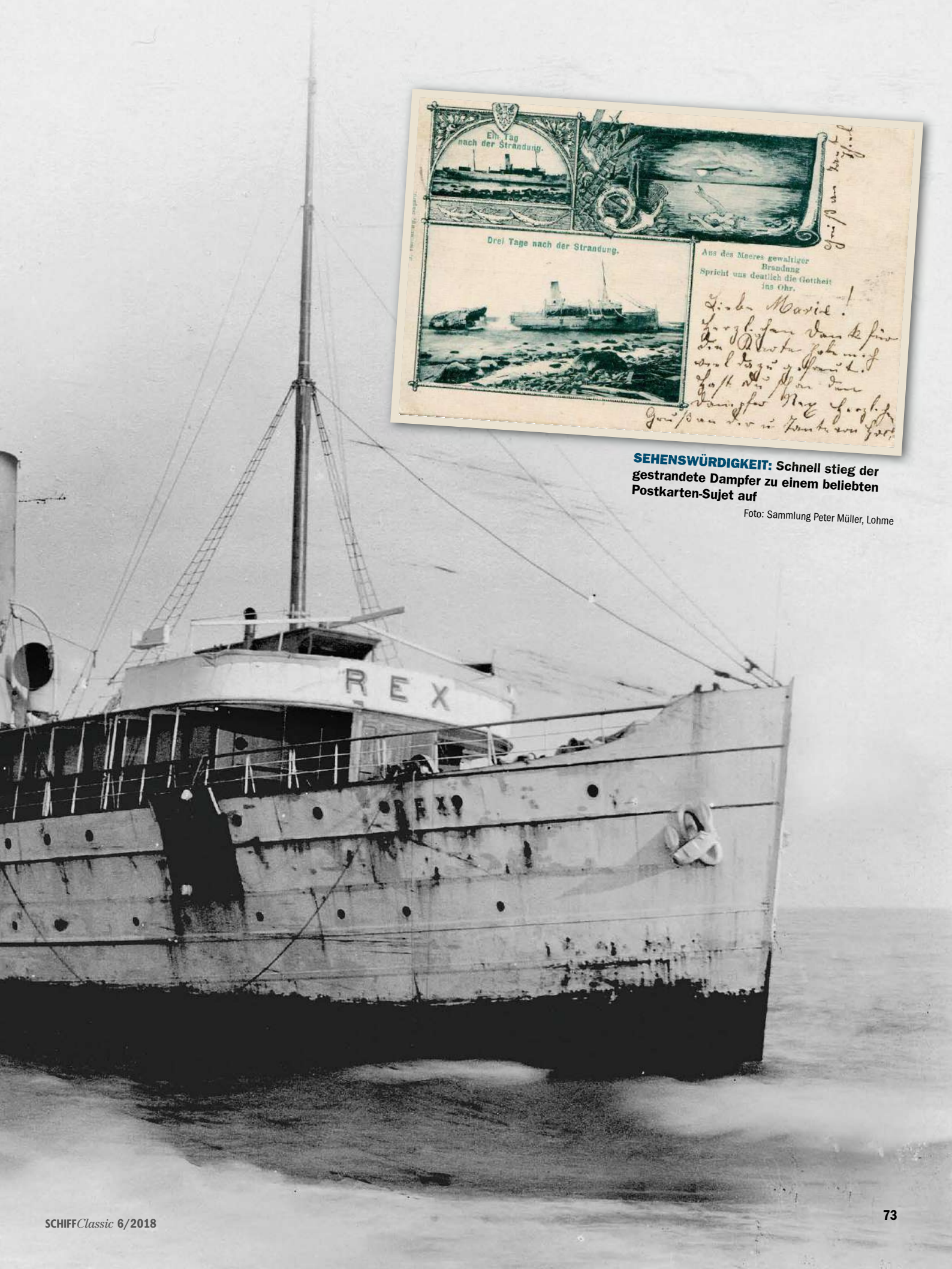
Mit der Industrialisierung und dem damit verbundenen Siegeszug der Dampfschifffahrt gewannen ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts regelmäßige Schiffsverbindungen über die Ostsee an Bedeutung. Aus Linien zum Post- und Personentransport entwickelten sich feste Fährverbindungen, die an das Eisenbahnnetz angeschlossen wurden.

Aufgrund der Lage bot die Insel Rügen optimale Voraussetzungen für eine Fährlinie zwischen dem Deutschen Reich und dem Königreich Schweden. Die Hafenwahl fiel auf Sassnitz. 1871 wurde die Straßenverbindung zu dem an der Nordostküste Rügens liegenden Ort erneuert, ab 1889 der Hafen ausgebaut und 1891 kam die Anbindung an das Eisenbahnnetz. Aufgrund dieser günstigen Bedingungen erlangte Sassnitz zunehmende Bedeutung als Fischerei-, aber auch als Fährhafen. Ab 1897 nahmen der schwedische Postdampfer *Rex* der Reederei AB Sverige Kontinenten und von der deutschen Seite der Dampfer Imperator der Stettiner Reederei J.F. Braeunlich den regelmäßigen Schiffsverkehr (zweimal täglich) zwischen Trelleborg und Sassnitz auf.

Berichte lobten die Pünktlichkeit der beiden Schiffe auch bei widrigen Wetterverhältnissen. Auch Postkarten und Fotografien zeigten die beiden stolzen Schiffe. Der bei James Laings Yard in Sunderland/Großbri-

**NICHTS MEHR ZU MACHEN:** **Der Zerfall des in Küstennähe liegenden Wracks der *Rex* schritt schnell voran. 2012 hat man Reste des Dampfers wiedergefunden**

Foto: Archiv Gerhard Parchow, Seefahrerhaus Sellin







**SEHENSWÜRDIGKEIT:** **Schnell stieg der gestrandete Dampfer zu einem beliebten Postkarten-Sujet auf**

Foto: Sammlung Peter Müller, Lohme

**STOLZE SCHIFFE:** ***Svea*** **(links) und** ***Imperator*** **(rechts), der von deutscher Seite den Linienverkehr nach Schweden aufnahm**
Foto: Dr. Thomas Förster, Stralsund

**WINTER-IMPRESSION: Besucher ließen sich gern vor dem Wrack fotografieren**
Foto: Sammlung Peter Müller, Lohme

tannien gebaute Postdampfer *Rex* erhielt sogar aufgrund seines Aussehens den Beinamen „Schwan der Ostsee“. Seeleute nannten ihn jedoch abschätzig den „schwimmenden Wollsack“. Rumpf und Aufbauten waren anfällig gegen seitliche Winde, welche die Manövrierfähigkeit des Schiffes einschränkten – möglicherweise einer der Gründe für das tragische Ende des Dampfers im Winter 1900.

## Fundgrube unter Wasser

Die Gewässer um die Insel Rügen sind sehr wrackreich. Durch systematische Suche konnten in den letzten beiden Jahrzehnten über 350 Wracks entdeckt werden. Unterlagen in den Archiven lassen aber eine weitaus höhere Anzahl an gesunkenen Schiffen vermuten. In den vergangenen Jahrhunderten hat die Küstenbevölkerung viele Schiffsstrandungen als schicksalhaft hingenommen. Die Bewohner Rügens waren häufig selbst Seeleute oder Fischer und dadurch gut mit den Gefahren auf See vertraut.

Seeunfälle und Schiffsverluste gehörten zum beschwerlichen Arbeitsalltag. Aber manche Ereignisse auf See erregten doch eine große Aufmerksamkeit und blieben teilweise bis in unsere Tage im öffentlichen Bewusstsein verankert. Teilweise weil die Schiffe für das tägliche Leben wichtig waren

**NACHFOLGERIN: Der Dampfer *Svea* (links) sicherte nach der Strandung von *Rex* weiterhin einen reibungslosen Linienverkehr**
Foto: Archiv Dr. Thomas Förster, Stralsund

oder weil der Seeunfall tragisch verlief. Dazu zählt die Strandung des schwedischen Postdampfers *Rex* an der Kreideküste Rügens, nahe der Ortschaft Lohme. Bei den alteingesessenen Familien ist auch nach über 118 Jahren der Untergang präsent.

In einigen Haushalten befinden sich sogar noch Gegenstände wie Keramiken, die aus dem Wrack geborgen wurden. Hinweise zur Strandungsstelle und die Geschichte um den Untergang des Postdampfers waren für die Unterwasser-Archäologen des Vereins archaeomare e.V. wichtige Gründe, um das Wrack aufzusuchen.

Umfassende Unterstützung erhielten die Taucher durch den aus einer alten Lohmer Fischerfamilie stammenden Peter Müller. Besser bekannt unter dem Namen „Steinmüller" betreibt er in Lohme einen Laden mit rügentypischen Fossilien und antiquarischer Literatur zur Insel. Er sammelte eine Vielzahl von Fotografien des gestrandeten Postdampfers, die eine wichtige Rolle zu dessen Wiederauffinden spielten.

## Hinweise aus der Bevölkerung

Weitere Unterstützung bot Antje Bartel an, eine in Lohme beheimatete Grafikerin, die sich bei den Recherchen zu dem von ihr geschriebenen und illustrierten Kinderbuch *Lui sucht das Horizontland* mit dem Postdampfer *Rex* auseinandergesetzt hat. Aufgrund des verfügbaren aussagekräftigen historischen Bildmaterials zur Strandung und ihrer Ortskenntnis konnte sie den entscheidenden Hinweis geben.

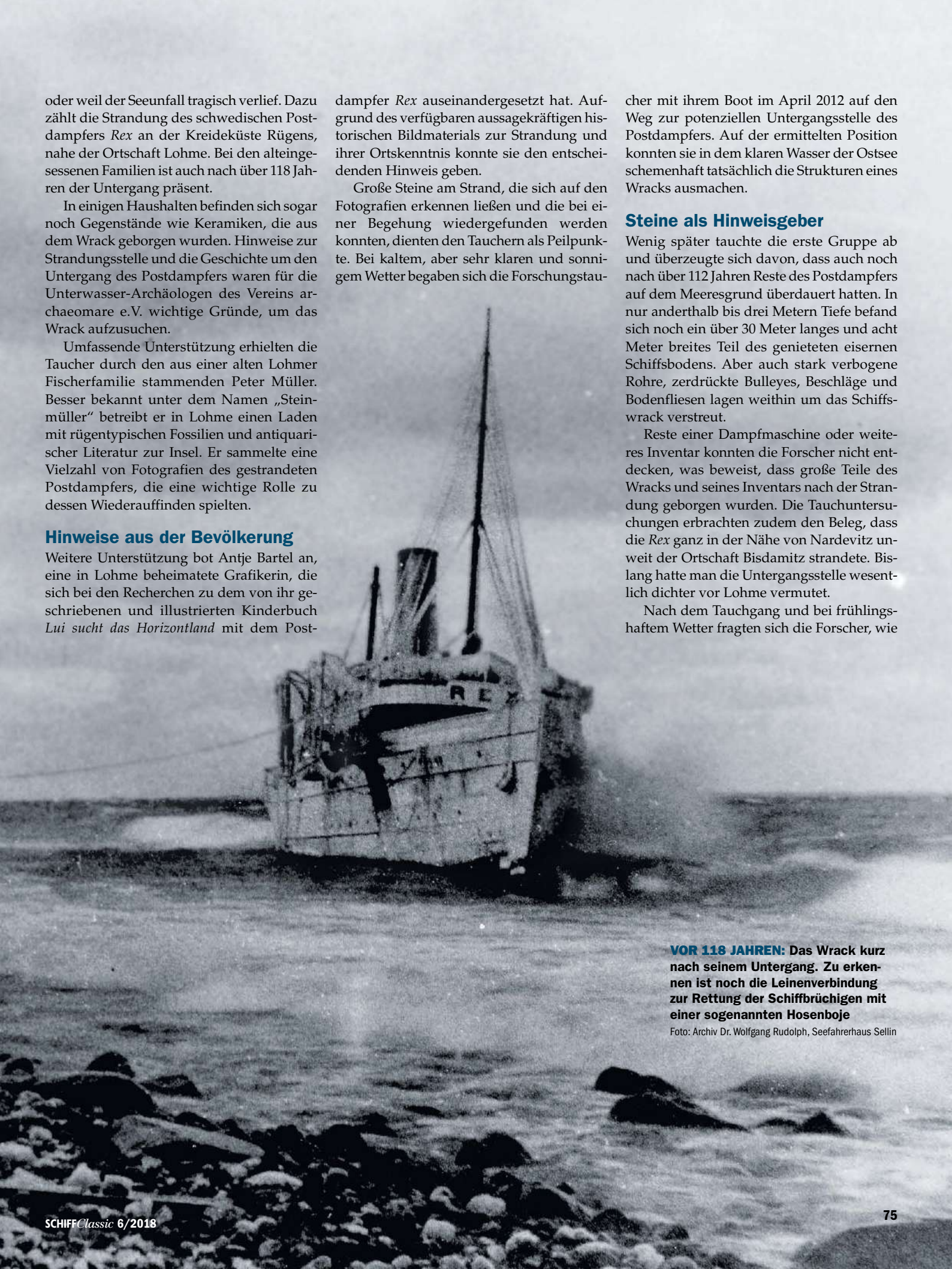
Große Steine am Strand, die sich auf den Fotografien erkennen ließen und die bei einer Begehung wiedergefunden werden konnten, dienten den Tauchern als Peilpunkte. Bei kaltem, aber sehr klaren und sonnigem Wetter begaben sich die Forschungstaucher mit ihrem Boot im April 2012 auf den Weg zur potenziellen Untergangsstelle des Postdampfers. Auf der ermittelten Position konnten sie in dem klaren Wasser der Ostsee schemenhaft tatsächlich die Strukturen eines Wracks ausmachen.

## Steine als Hinweisgeber

Wenig später tauchte die erste Gruppe ab und überzeugte sich davon, dass auch noch nach über 112 Jahren Reste des Postdampfers auf dem Meeresgrund überdauert hatten. In nur anderthalb bis drei Metern Tiefe befand sich noch ein über 30 Meter langes und acht Meter breites Teil des genieteten eisernen Schiffsbodens. Aber auch stark verbogene Rohre, zerdrückte Bulleyes, Beschläge und Bodenfliesen lagen weithin um das Schiffswrack verstreut.

Reste einer Dampfmaschine oder weiteres Inventar konnten die Forscher nicht entdecken, was beweist, dass große Teile des Wracks und seines Inventars nach der Strandung geborgen wurden. Die Tauchuntersuchungen erbrachten zudem den Beleg, dass die *Rex* ganz in der Nähe von Nardevitz unweit der Ortschaft Bisdamitz strandete. Bislang hatte man die Untergangsstelle wesentlich dichter vor Lohme vermutet.

Nach dem Tauchgang und bei frühlingshaftem Wetter fragten sich die Forscher, wie




**VOR 118 JAHREN: Das Wrack kurz nach seinem Untergang. Zu erkennen ist noch die Leinenverbindung zur Rettung der Schiffbrüchigen mit einer sogenannten Hosenboje**

Foto: Archiv Dr. Wolfgang Rudolph, Seefahrerhaus Sellin

**GEFUNDEN:** Nach der Meldung des Wrackfundes wird das Umfeld durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie mit einem Sonar untersucht. Gut zu erkennen ist die eiserne Rumpfschale innerhalb eines Steinfeldes Foto: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Rostock

das Schiff hier stranden konnte und warum dessen Ende für einige Besatzungsmitglieder so tragisch verlief, da die Reste der *Rex* kaum 50 Meter vom Ufer entfernt lagen. Aufschluss geben zahlreiche zeitgenössische Berichte von der Strandung.

Der Stralsunder Hafenbericht vermeldete noch für den 24. Februar 1900 bei nebeligem Wetter leichten südlichen Wind bei über 8°C. In den darauffolgenden Tagen fiel die Temperatur auf -3°C, der Wind nahm zu und wehte am 27. Februar als steife Brise aus nordöstlichen Richtungen. Darüber hinaus behinderte Schneefall die Sicht. Der Postdampfer verließ bei diesen schwierigen Wetterverhältnissen am Abend des 26. Februar den Trelleborger Hafen in Richtung Sassnitz. In dunkler Nacht und bei der durch Schneefall zusätzlich eingeschränkten Sicht änderte der Dampfer zu früh seinen Kurs in südlicher Richtung und geriet westlich von Lohme auf den Strand. Die Seenotretter von Lohme erhielten aus Nardevitz Nachricht von dem Unglück.

## Bericht aus erster Hand

In der Chronik der Seenotstation Lohme, die fälschlicherweise das Datum des 26. verzeichnet, heißt es: „Am 26. Februar strandete bei schwerem Nordostwind und Schneetreiben bei Bisdamitz 3 km westlich von Lohme der schwedische Postdampfer *Rex*. Zwei Mitglieder der Rettungsmannschaft liefen am Ufer nach Bisdamitz. In der Nähe von Blandow, auf der halben Strecke zur Strandungsstelle, fanden Sie einen Schiffbrüchigen, der dort zusammengebrochen war. Einer der Rettungsmitglieder brachte den Kranken in Sicherheit, der andere lief weiter und fand auch den Dampfer.

Der Kapitän hatte Oel zur Schlichtung der See ausgegossen, ein Boot mit 5 Stuartessen und zwei Mann an der Landseite zu Wasser gelassen. Das Boot ist aber gleich gekentert. Ein Mann und die Stuartessen sind ertrun-

**TECHNISCHE DATEN** Postdampfer *Rex*

| | |
|---|---|
| **Herkunftsland** | Schweden |
| **Heimathafen** | Trelleborg |
| **Eigner** | Gustaf O. Wallenberg Rederi Aktiebolaget Sverige - Kontinenten |
| **Kapitän** | Freiherr A.C.C. von Hermelin |
| **Besatzung** | 28 Mann Besatzung & Bedienung |
| **Erbaut** | 1897, James Laing Werft in Sunderland für 22.000 £ bzw. 600.000 Reichsmark |
| **Indienststellung** | 30. April 1897 auf der Route Sassnitz–Trelleborg |
| **Verbleib** | 27. Februar 1900 auf der Reise von Trelleborg nach Sassnitz bei Nardevitz gestrandet |
| **Registertonnen** | 1.214 BRT |
| **Länge** | 68,90 Meter |
| **Breite** | 10,70 Meter |
| **Tiefgang** | 3,70 Meter |
| **Antrieb** | 2 Dampfmaschinen Maschinen mit je 1.900 PS + 4 Röhrenkessel mit je 12 Atmosphären Druck |
| **Geschwindigkeit** | 15 Knoten |
| **Einsatzradius** | Postdampfer auf der Strecke Trelleborg–Sassnitz |
| **Verbleib** | am 27. Februar 1900, 4:20 Uhr auf der Fahrt von Trelleborg nach Sassnitz bei Nardevitz gestrandet. Das stark beschädigte Schiff wird aufgegeben und abgewrackt |

**BEI DER ARBEIT: Ein Unterwasserarchäologe begutachtet die eisernen Wrackteile**
Foto: Dr. Thomas Förster, Stralsund

**SICHTBARE DETAILS: Um das Wrack herum befinden sich noch einzelne Bauteile des Dampfers**
Foto: Dr. Thomas Förster, Stralsund

ken. Der zweite Mann war der am Ufer gefundene. Alle übrigen Besatzungsmitglieder wurden mit der Hosenboje an Land geholt. Der Rex brach in kurzer Zeit auseinander und ist auch dort geblieben."

## Stoff für Klatsch und Tratsch

Neben dem kurzen sachlichen Bericht der Seenotretter bewegte das Thema über mehrere Tage die Zeitungen auf der deutschen und der schwedischen Seite. Die Trelleborger Zeitung berichtete bereits am 27. Februar in einem Extrablatt: Schiffbruch des Postdampfers Rex – Tragödie an der Küste Rügens. „Gesamte weibliche Besatzung ertrunken! Laut eingegangenem Telegramm aus Sassnitz ist heute Nacht der Postdampfer Rex auf der Reise von Trelleborg 20 km nördlich von Lohme auf Rügen gestrandet. Steuermann Lysander, Postbeamter Carlsson und Restaurateur Uggla sowie 4 Matrosen und 5 Frauen stiegen in ein Rettungsboot. Alle erreichten Land außer die Frauen, die alle ertranken. Die Passagiere, 5 an der Zahl, sowie die übrige Besatzung, nebst Kapitän Hermelin, waren noch an Bord als das Telegramm gesendet wurde. Die Lage des Dampfers ist kritisch. Schwerer Sturm und schwerer Seegang sind vermutlich die Ursachen des Unglücks."

Während diese Schilderung hinsichtlich des gekenterten Rettungsbootes noch einige Fehler enthielt, erschien in der Stralsunder Zeitung am 4. März ein sehr detaillierter Bericht über den Untergang.

Bereits am 28. Februar liefen der Bergungsdampfer *Rügen* aus Warnemünde und der schwedische Bergungsdampfer *Neptun* aus Ystad aus, um den Dampfer zu bergen. Beide Schiffe konnten aufgrund des schlechten Wetters ihr Ziel nicht erreichen. Erst am 6. März kam *Neptun* dichter an die Unglücksstelle heran, um zu prüfen, ob *Rex* noch vom Ufer abgebracht werden konnte. Durch die Macht der Wellen war das Schiff jedoch glatt durchgebrochen und wrack.

## GEFUNDENES FRESSEN

Das Schicksal des Postdampfers gab Anlass für Geschichten und Geschichtchen in der lokalen, aber auch in der überregionalen Presse. Im Wesentlichen blieb man aber beim Kern der Wahrheit.

Der Zerfall des Wracks schritt schnell fort, und die *Stralsundische Zeitung* vom 9. März berichtete: „Von dem gestrandeten Dampfer Rex steht nur noch der Vordertheil – vom Eise fast überglasurt – in ganz geringer Entfernung vom Ufer; der Hintertheil ist zertrümmert." An der Küste zwischen Lohme und Glowe sind eine Menge Gegenstände des genannten Dampfers angetrieben und geborgen worden.

## Erwerb von Gegenständen

Am 25. Mai 1900 wurden die vom Wrack geborgenen Gegenstände bei einer Auktion im Hotel Bellevue in Sassnitz versteigert. Ein Kaufmann aus Stralsund erwarb Teile der aus Edelhölzern bestehenden Inneneinrichtung, die er wenig später als mögliche Ausstattung für Gartenpavillons anbot. Ein Herr Jacob aus Stavenhagen kaufte das Wrack der *Rex* schließlich für 6.300 Mark. Im Preis mit enthalten waren neben dem Schiffsrumpf auch die noch darin enthaltenen Inventarien und Maschinen.

Die Bergungsunternehmen leisteten ganze Arbeit, wie sich die Taucher 112 Jahre später überzeugen konnten. Neben der eisernen Bodenschale zeugten nur noch wenige Teile von dem einst so prachtvollen Schiff. Die Tauchuntersuchungen und die ausgewerteten Quellen lieferten wichtige Erkenntnisse zur Entstehung der so genannten Königslinie. Aufgrund des ständig wachsenden Bedarfs des Güter- und Personenverkehrs wurde diese als Eisenbahnfährlinie per Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und dem Königreich Schweden ab dem 15. November 1907 in Betrieb genommen. ⚓

**SCHIFF AUF DEM BERG:** 300 Kilometer von La Spezia entfernt thront die Bugsektion der *Puglia* über dem Gardasee

**TORPEDOTRÄGER:** Zusätzlich waren die MAS mit einer Kanone im Kaliber 47 Millimeter und einem 6,5-Millimeter-Colt-MG bewaffnet

**HAUPTBEWAFFNUNG:** Die zwei Torpedos im Kaliber 450 Millimeter konnten auch Großkampfschiffen gefährlich werden

## Originale Schiffe aus dem Ersten Weltkrieg

# Schätze am Gardasee

### Vittoriale degli Italiani – ein Besuch wert

Die Gegend um den Gardasee zählt jährlich knapp eine Million Touristen aus deutschsprachigen Ländern, die sich dort erholen und/oder die zahlreichen Sehenswürdigkeiten besuchen.

Nur wenige von ihnen statten dabei auch dem Vittoriale degli Italiani in Gardone Riviera einen Besuch ab. Hierbei handelt es sich um eine Komposition aus mehreren Museen, einem Amphitheater sowie einem Mausoleum, eingebettet in einen zirka neun Hektar großen Landschaftspark.

Die alte Villa dieses Geländes war von 1921 bis 1938 Wohnsitz des Schriftstellers Gabriele D'Annunzio (1863–1938), eines patriotischen Italieners und Helden des Ersten Weltkriegs, der das vorher in deutschem Besitz befindliche Anwesen nach seinen Vorstellungen umgestalten und mit zahlreichen Erinnerungsstücken aus dem Krieg ausstaffieren ließ.

Die beiden größten Exponate dieser Sammlung sind es, die den Besuch des Vittoriale für den marinehistorisch Interessierten lohnen: MAS 96, ein 11,50 Meter langes und elf Tonnen verdrängendes „Motoscafo Armato Silurante", also ein mit Torpedos bewaffnetes Motorboot, das sich in einer eigenen Halle präsentiert, und das Vorschiff samt Kommandobrücke des Kleinen geschützten Kreuzers *Puglia*, das auf einem Bergsporn so ausgerichtet steht, dass es in Richtung See zeigt. Mit den MAS besaß die Regia Marina, die Königliche Marine Italiens, eine Waffengattung, der ihr Kriegsgegner Österreich-Ungarn nichts Vergleichbares entgegenzusetzen hatte. Der größte Erfolg der 25 Knoten schnellen Boote war die Versenkung des Schlachtschiffes *Szent István*.

Dem hier ausgestellten MAS 96 gelang es zusammen mit zwei weiteren Booten in der Nacht auf den 11. Februar 1918, den österreichischen Marinestützpunkt Bakar nahe Fiume anzugreifen. Dabei richteten sie zwar nur geringe Schäden an, zeigten aber, dass selbst ein am Ende der Kvarner Bucht liegender Hafen für sie nicht unerreichbar war. Gabriele D'Annunzio, der zur Besatzung des Bootes gehörte, trug anschließend durch seine Beschreibung dieses Coups unter der Bezeichnung „Beffa di Buccari" maßgeblich dazu bei, die Moral der italienischen Truppen und Zivilbevölkerung zu heben.

Mit dem Kreuzer *Puglia* hatte D'Annunzio hingegen nichts zu tun. Beide waren aber in der Nachkriegszeit am Ostufer der Adria aktiv. Der Dichter spielte 1919 eine führende Rolle bei der italienischen Besetzung Fiumes, das 88,2 Meter lange und maximal 3.098 Tonnen verdrängende Schiff verlegte im selben Jahr zum Schutz der dortigen italienischen Volksgruppe nach Spalato (Split). 1923 außer Dienst gestellt, wurde seine Bugsektion im selben Jahr – auf 20 Eisenbahnwaggons verteilt – an den Gardasee verschickt. Sehenswert ist ferner das Kriegsmuseum, das unter anderem das Flugzeug vom Typ SVA 10 zeigt, mit dem D'Annunzio am 9. August 1918 über Wien kreiste.

Um den Inhalt der überladenen Gesamtkomposition mit dem Mausoleum des umstrittenen Dichters und den unzähligen Gegenständen aus seinem Nachlass wirklich erschließen zu können, sollte man des Italienischen mächtig sein, vor allem weil die Beschriftungen weitgehenden einsprachig sind.

*Detlef Ollesch*

## INFO

**Anschrift**
Fondazione Il Vittoriale degli Italiani
Via del Vittoriale 12;
25083 Gardone Riviera; Italien
Tel. +39 0365 296511
www.vittoriale.it

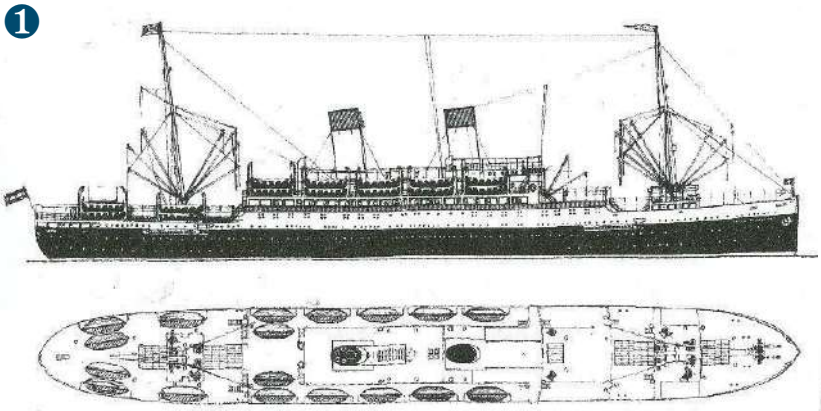
**Öffnungszeiten**
25. März bis 16. Oktober 9–20 Uhr,
ab 16. Oktober 9–17 Uhr
samstags und sonntags bis 17:30 Uhr;
im November und Dezember montags geschlossen; vom 21. Dezember bis 1. Januar geschlossen

Fotos: Detlef Ollesch (3)

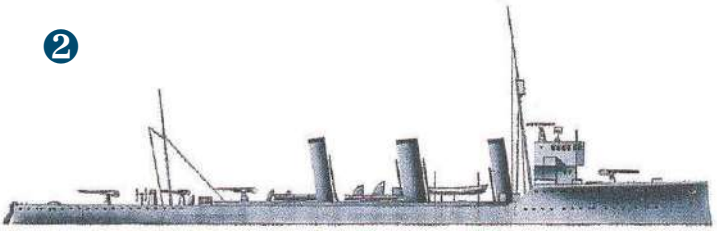
Bilderrätsel

# Erkennen Sie das Schiff?

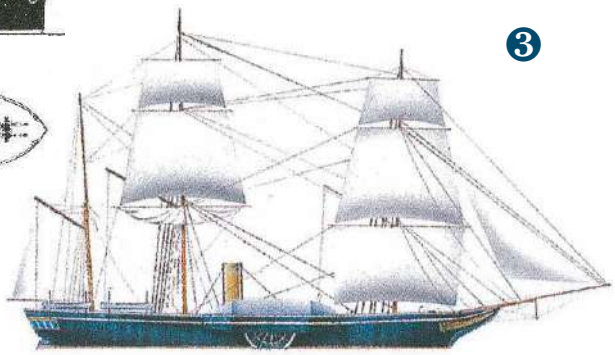
❶



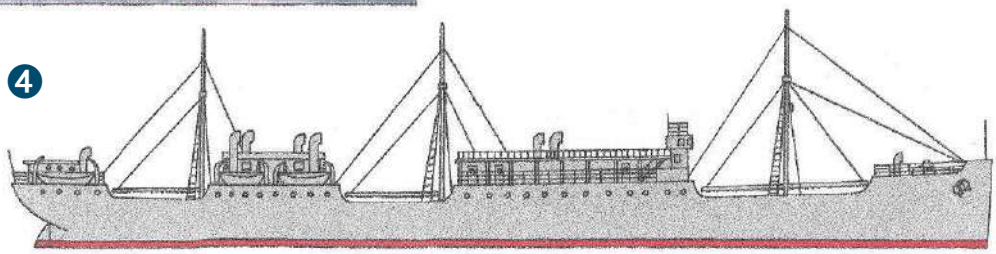
❷



❸

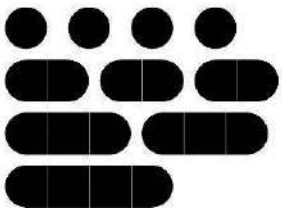


❹



## Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung auf Seite 82.



| | 0 | 3 | 3 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 0 | 4 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | | | |
| 0 | | | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | | | |

**Lösungen:**

**Bilderrätsel**
1 Passagier-Motorschiff Monte *Sarmiento* (Deutschland, gebaut 1924)
2 Zerstörer *Guiseppe la Masa* (Italien, Stapellauf 1917)
3 Korvette *Gladiator* (Großbritannien, Stapellauf 1844)
4 *Selandia*, erstes Frachtdieselmotorschiff der Welt (Dänemark, gebaut 1911)

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)

## Südliche Hemisphäre

„Le theatre du monde“ – „Welttheater“ nannte der französische Kartograf Jean-Baptiste Nolin das Kompendium, in dem auch diese Karte enthalten ist und Südamerika mit dem Pazifik abbildet. Der 1657 geborene Nolin arbeitete zunächst im Auftrag Philipps II. von Orleans und seit 1701 für König Ludwig XIV. Sein Sohn gleichen Namens führte das erfolgreiche, von Plagiatsvorwürfen allerdings nicht freie Geschäft des 1708 verstorbenen Vaters weiter und fertigte einen bekannten Weltatlas an, der posthum veröffentlicht wurde. *AK*

Foto: Interfoto/Luigino Visconti

## U-Boote Klasse 206

**Sie hätten im Kriegsfall** in erster Linie feindliche Landungsverbände bekämpfen sollen und waren über 20 Jahre lang das Rückgrat der U-Flottille der Bundesmarine: die 18 Unterseeboote der Klasse 206, die dem 1. U-Boot-Geschwader in Kiel und dem 3. U-Boot-Geschwader in Eckernförde zugeteilt waren. Im Einsatzgebiet Ostsee und ihren Zugängen, aber auch im Rahmen internationaler Flottenmanöver unter anderem im Mittelmeer und in der Karibik haben sich die Boote der Klasse 206 hervorragend bewährt.

## Prinz Heinrich

**Großadmiral und Technikpionier:** Über die Leidenschaften des Kaiserbruders und neue Erkenntnisse der Forschung sprechen wir mit der Hamburger Historikerin Christina Schmidt.

## Die Draufgänger

**Geschützbedienungen:** Das Schicksal des eigenen und feindlichen Schiffes hing wesentlich von ihrer Ausbildung, Verantwortung und ihrem Können auf den schweren Einheiten der Kriegsmarine ab.

## *SS Rotterdam*

**Schwimmendes Wunder:** Das größte jemals in den Niederlanden gebaute Passagierschiff ist heute Museums- und Hotelschiff und hat eine besondere Geschichte.

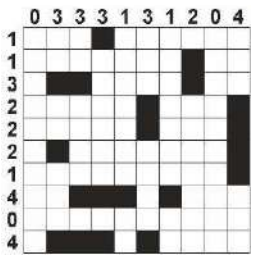
**Außerdem:**

**Room 40** Die Nachrichten-Abteilung der Navy 1914–1918

**Für die Invasion Englands** Kanalflundern und Plattbugkreuzer

**Tschesme 1770** Niederlage der Osmanen

**Auflösung des Rätsels**




**Die nächste Ausgabe von SCHIFF*Classic* erscheint am 12. Dezember 2018**

Fotos: Interfoto/Mary Evans, Marc de Rooij, picture-alliance, Sammlung Grützner



SCHIFF*Classic*
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

### So erreichen Sie uns

**Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben**

*Schiff Classic* ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805.32 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805.32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

**Preise** Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (6 Hefte) € 49,90 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Der aktuellen Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

**Erscheinen und Bezug** *Schiff Classic* erscheint sechsmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

**Redaktion** (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
*Schiff Classic*
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

**Anzeigen**
uwe.stockburger@verlagshaus.de

### Impressum

Nr. 28 | 6/2018 | November–Dezember | 6. Jahrgang
Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 104 | 46. Jahrgang
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

*Schiff Classic,* Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

**Redaktion** Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller
**Chef vom Dienst** Christian Ullrich

**Redaktionsbeauftragter der DGSM** Dr. Heinrich Walle (Fregattenkapitän a. D.)

**Wissenschaftlicher Beirat** Dr. Jörg Hillmann (Kapitän z. S.), Prof. Dr. Christoph Schäfer, Dr. Heinrich Walle, Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R.)

**Layout** Ralph Hellberg

**Verlag** GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de

**Geschäftsführung**
Henry Allgaier, Alexander Koeppl

**Gesamtanzeigenleitung**
Thomas Perskowitz, thomas.perskowitz@verlagshaus.de

**Anzeigenleitung**
Uwe Stockburger, uwe.stockburger@verlagshaus.de

**Anzeigendisposition**
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28 vom 1.1.2018

**Vertriebsleitung** Dr. Regine Hahn

**Vertrieb/Auslieferung** Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

**Litho** ludwigmedia, Zell am See, Österreich

**Druck** LSC Communication, Krakau

© 2018 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Guntram Schulze-Wegener; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

**ISSN** 2196-7490

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches“ können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in SCHIFF *Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die militärhistorische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar! Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

GeraNova Bruckmann Verlagshaus

# Neue Bücher bei OCEANUM!

## Die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute auf 320 Seiten. Das Magazin als Jahrbuch. Band 3 jetzt erhältlich!

OCEANUM. Das maritime Magazin informiert Sie Jahr für Jahr kompetent und zugleich unterhaltsam über alle Themen der internationalen Seefahrt. Es berichtet fachlich fundiert und erzählt anschaulich über Schiffe, Menschen, Häfen und das Meer. Historische Themen haben hier ebenso ihren Platz wie junge Entwicklungen und aktuelle Trends.

**OCEANUM Das maritime Magazin als Buch**
Herausgegeben von Harald Focke und Tobias Gerken
14,8 x 21 cm, 320 Seiten,
je Euro 15,90
**Band 1:** ISBN 978-3-86927-501-7
**Band 2:** ISBN 978-3-86927-502-4
**Band 3:** ISBN 978-3-86927-503-1

**NEU Bd. 3 € 15,90 erscheint jährlich im September**

## GRATIS MAGAZIN!

**Unser neues OCEANUM Programm.** Jetzt mit Interviews, Berichten, Reportagen, den neuen Büchern und einer Übersicht aller Bücher der Seefahrt! **Fordern Sie es gratis bei uns an!**

**NEU € 16,90**

**OCEANUM SPEZIAL Seenotretter**
176 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Euro 16,90, ISBN 978-3-86927-603-8

Unterhaltsam, informativ, nachdenklich und auch mal humorvoll erzählt Manuel Miserok die interessantesten Geschichten der Seenotretter und zeigt seine besten Fotos.

**NEU € 18,90**

Dieter Flohr
**Presseoffizier im Kalten Krieg**
Meine Zeit in der Volksmarine

Fregattenkapitän a.D. Dieter Flohr hat viele Jahre an herausgehobener Stelle im Kommando der Volksmarine in Rostock gearbeitet und dort der Führungsspitze zugearbeitet. Ein aufschlussreicher Blick hinter die Kulissen.

ISBN 978-3-86927-553-6
240 Seiten, Euro 18,90

**NEU € 19,90**

Klaus-Peter Kiedel: **Mit Faltboot und Kamera zwischen Hamburg und Cuxhaven**
Rolf Meineckes einzigartige Schiffsfotografien von der Unterelbe aus den 1950er-Jahren
ISBN 978-3-86927-090-6, 80 Seiten, Euro 19,90

**NEU € 16,90**

**OCEANUM SPEZIAL Ostsee**
176 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Euro 16,90, ISBN 978-3-86927-602-1

Peer Schmidt-Walther ist oft auf der Ostsee unterwegs auf Frachtern, Seglern, Forschungsschiffen oder Eisbrechern. Seine schönsten Texte und Fotos hat er für diesen Band ausgesucht.

**NEU € 19,90**

**Zwischen Wellen und Wolken**
Hochseefischer erzählen Abenteuer aus ihrer Fahrenszeit. Herausgegeben vom 1. Thüringer-Hochseefischer-Stammtisch e.V.; zusammengestellt von Landolf Scherzer, Neuausgabe.

ISBN 978-3-86927-428-7,
307 Seiten, Euro 19,90

**Schmidts Passagierdampfer**
Deutsche und ausländische Fahrgastschiffe des Marinemalers Robert Schmidt-Hamburg.
Kalender 2019, 48,8 x 33 cm, Euro 19,90

**NEU € 17,90**

OCEANUM Dokumentation
**Mit der PEKING um Kap Hoorn**
152 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Euro 17,90, ISBN 978-3-86927-502-9

Morten Planer hat erstmals das Tagebuch von Irving Johnson aus dem Jahre 1929 übersetzt. Carsten Petersen porträtiert den legendären Laeisz-Kapitän Jürgen Jürs. Mit einem Beitrag von Mathias Kahl vom Verein der Freunde der PEKING.

**Fordern Sie kostenlos unser Gesamtprogramm an!**

oceanum VERLAG

Oceanum Verlag e.K. · Thienkamp 93 · D-26215 Wiefelstede
Telefon 04402 / 5 95 56 99 · info@oceanum.de

**VERLAGS-BUCHHANDLUNG**
www.oceanum.de
oder Telefon
04402 / 5 95 56 99

# Modellbau 2018

## Neuheiten vom Besten!

## King of Prussia

**1:42**

*Britisches Schmugglerschiff*
*Länge: 745 mm*
*Bestell-Nr. 20162*

## Sea-Jet Evolution

*Länge: 685 mm*
*Bestell-Nr. ro1266*

**www.krick-modell.de**

*Fordern Sie den aktuellen Krick-Hauptkatalog gegen € 10,- Schein (Europa € 20,-) oder den "Highlights 2018" Prospekt gegen Einsendung von Briefmarke im Wert von € 1,45 Porto (Europa € 3,70) an.*

*Diese Kataloge sind auch bei Ihrem Fachhändler erhältlich.*

ro marin by krick

## Düsseldorf 1:25

*Feuerlöschboot, Gesamtlänge: 1160 mm*
*Bestell-Nr. ro1100*

**krick**
**Modellbau vom Besten**

*Klaus Krick Modelltechnik*
*Inhaber Matthias Krick*
*Industriestr.1 · 75438 Knittlingen*

www.bildwork.de/AZ KSC052018